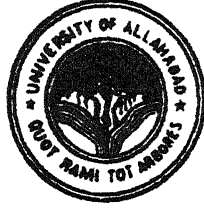
परिवहन गत्यात्मकता एवं आर्थिक विकास
फतेहपुर जनपद का प्रतिदर्श अध्ययन

इलाहाबाद विश्वविद्यालय की डी0फिल् उपाधि हेतु प्रस्तुत

शोध प्रबन्ध

निर्देशिका

डॉ० (श्रीमती) कुमकुम रॉय, एम०ए०, डी०फिल्

प्रोफेसर भूगोल विभाग,

इलाहाबाद विश्वविद्यालय, इलाहाबाद

प्रस्तुतकर्ती

श्रीमती ममता मिश्रा, एम०ए०

भूगोल विभाग

इलाहाबाद विश्वविद्यालय, इलाहाबाद

2001

साभार

मैं परमादरणीया शोध निर्देशिका डॉ० (श्रीमती) कुमकुम रॉय, प्रोफेसर भूगोल विभाग, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, इलाहाबाद के प्रति श्रद्धावनत् हूँ, जिनके कुशल निर्देशन में प्रस्तुत शोध प्रबन्ध पूर्ण हो सका है। आपने अपने व्यस्ततम् क्षणों में भी लिखित सामग्री के अन्वीक्षण एवं विविध सुरूचिपूर्ण प्रक्रियाओं द्वारा अति दुरूह कार्य को भी अतीव सरस बनाने का प्रयत्न किया है।

शोध कार्य में प्रदत्त विभागीय सुविधाओं हेतु डॉ० सविन्द्र सिंह, विभागाध्यक्ष भूगोल विभाग, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, को धन्यवाद देती हूँ। मैं पूज्य गुरूप्रवर डॉ० रामचन्द्र तिवारी, प्रोफेसर भूगोल विभाग, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, का अन्तर्मन से आभारी हूँ, जिन्होंने अपने उत्तम सुझावों द्वारा मेरे मार्ग को प्रशस्त करने का सतत् सद्प्रयास किया है।

जिन विद्वानों एवं लेखकों की पुस्तकों शोध प्रबन्धों, निबन्धों, प्रपत्रों एवं विषय से सम्बन्धित अन्य रचनाओं से यत्किंचित भी सहाय्य समुपलब्ध हुआ, उनके प्रति नमन एवं विभिन्न प्रकाशकों व पुस्तकालयों के अधिकारी वृन्द के प्रति आभार प्रकट करती हूँ। मैं उन समस्त ग्रामवासियों को भी हार्दिक धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ, जिन्होंने क्षेत्र सर्वेक्षण में मुझे विभिन्न प्रकार से सहयोग प्रदान किया।

मैं डॉ० सुरेन्द्र नाथ त्रिपाठी (उपनिदेशक) अर्थ एवं सांख्यिकीय विभाग, इलाहाबाद डॉ० देवी प्रसाद मिश्रा जिला सम्परीक्षा अधिकारी, फतेहपुर, श्री कृष्ण कुमार जैन (वरिष्ठ लेखा परीक्षक) इलाहाबाद एवं मुहम्मद अब्दुर्रहमान, विकास भवन, फतेहपुर, डॉ० अशोक श्रीवास्तव की हृदय से आभारी हूँ, जिन्होंने अध्ययन क्षेत्र से सम्बन्धित आवश्यक अभिलेख संग्रहण में मुझे अभूतपूर्व सहयोग दिया है।

लेखन सामग्री के पुर्नलेखन हेतु श्री रतन खरे, जय दुर्गे माँ कम्प्यूटर प्वांइट एवं मानचित्रण हेतु मु० अनवर नईम सिद्दिकी को मैं साधुवाद देती हूँ।

मैं अपने श्वसुर श्री अवधेश नारायण द्विवेदी एवं माता जी (सास) श्रीमती अनारी द्विवेदी, अनुज तुल्य योगेश कुमार द्विवेदी, अवनीश कुमार द्विवेदी, व अनुजा तुल्या, संतोष द्विवेदी के प्रति हृदय से कृतज्ञ हूँ। जिन्होंने समय-समय पर विविध रूपों में मेरा उत्साहवर्द्धन कियाहै। जनक स्व० श्री रवीन्द्र कुमार मिश्रा, जननी श्रीमती प्रेमा मिश्रा, अनुज श्री सुमन्त मिश्रा व विष्णु मिश्रा, अनुजा रमा मिश्रा की विशेष रूप से आभारी हूँ, जिन्होंने मुझे शोध कार्य के दौरान सदैव प्रेरणा, प्रोत्साहन एवं सहयोग प्रदान किया।

शोध कार्य में प्रदत्त अद्वितीय सहयोग, प्रेरणा व प्रोत्साहन हेतु मैं अपने सहयात्री डॉ० दिनेश कुमार द्विवेदी की आजीवन आभारी रहूँगी। मेरी उत्कट अभिलाषा है कि आपका यह अनन्य प्रेम एवं अतुलनीय सहयोग मुझे जीवन पर्यन्त प्राप्त होता रहे।

ममता मिश्रा

मार्गशीर्ष, सप्तमी, विक्रम संवत २०५८ **(ममता मिश्रा)**

२१ दिसम्बर २००१

अनुक्रमणिका

List of Figures

अध्याय-1

प्रस्तावना

परिवहन या यातायात का अर्थ है ''मनुष्य, माल तथा विचारों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाना'' आधुनिक युग में यातायात का महत्व अधिक बढ़ गया। विशिष्टीकरण तथा रहन–सहन के स्तर में विकास के कारण यातायात एक अनिवार्य आवश्यकता बन गया है। मार्शल के अनुसार ''हमारे युग की मुख्य आर्थिक घटना निर्माण उद्योगों की स्थापना नहीं, बल्कि परिवहन उद्योगों का विकास है।'' यातायात आज के युग में हमारे जीवन का एक आवश्यक अंग बन गया है। सम्भवतः इस सुविधा के अभाव में हमारी सभ्यता सस्कृति, जीवन पद्धति का विकास न हो पाता। वास्तव मे यातायात के साधनों के विकसित होने के साथ–साथ ही हमारी सभ्यता विकसित हुई। परिवहन सभ्यता के हर चरण में मनुष्य की सबसे महत्वपूर्ण क्रियाओं का एक आवश्यक अग है। समाज में ज्यो–ज्यों परिवहन साधनों का विकास होता गया विश्व अन्धकारमय युग से निकल कर प्रकाशमय युग में प्रवेश करता गया। परिवहन के विकास पर ही सम्पूर्ण राष्ट्र की उन्नति निर्भर करती है। इसके विकास के अभाव में कोई भी राष्ट्र आर्थिक दृष्टि से सम्पन्न नहीं हो सकता तथा राजनैतिक दृष्टि से सुरक्षित नहीं रह सकता। वास्तव में यातायात के साधनों के विकसित रूप ने सम्पूर्ण विश्व को एक सूत्र मे बांध दिया है तथा सभ्यताओं एवं संस्कृतियों को एक दूसरे के निकट पहुँचा दिया है।

परिवहन के माध्यम से सम्पूर्ण आर्थिक क्रियायें (उपभोग, उत्पादन विनिमय, वितरण एव राजस्व) प्रभावित होती है। भारत जैसे विकासोन्मुख देश के लिए यह और भी आवश्यक हो जाता है कि परिवहन साधनों का अधिक से अधिक विकास किया जाय, क्योकि भारत अभी भी विश्व के निर्धनतम् देशों में से एक है, अर्थात् आर्थिक दृष्टि से गरीबी, सामाजिक दृष्टि से जातिगत भेदभाव, रूढ़िवादी विचार एवं संकीर्णता है तथा राजनैतिक दृष्टि से सीमाओ में पूर्ण सुरक्षा व युद्ध सामग्री के लिए परिवहन की पर्याप्त सुविधा का अभाव है। अतः परिवहन के विकास से ही देश में उपलब्ध सभी उत्पादक साधनों का अधिकतम प्रयोग हो सकेगा। संक्षेप में हम यह कह सकते हैं ''परिवहन किसी राष्ट्र की प्रगति को दर्शाने वाला एक दर्पण है। यह देश के उद्योग, कृषि एवं व्यापार के बीच की एक कडी है।

१.१ परिवहन और स्थानिक संगठन

परिवहन तथा स्थानिक संगठन विभिन्न क्षेत्रो एवं प्रदेशों के मध्य आर्थिक अर्न्तसम्बन्ध के प्रतीक है। किसी प्रदेश के आर्थिक कार्यात्मक अर्न्तसम्बन्ध का स्तर उन्हें सम्बन्धित करने वाले परिवहन साधनों की क्षमता तथा पारस्परिक स्थानिक संगठन के परिमाण मे परिलक्षित होता है। परिवहन आर्थिक विकास एवं भौतिक सम्पन्नता का दर्पणहै। श्रम वितरण, क्षेत्रीय विशेषीकरण एवं वाणिज्यीकरण आधुनिक सभ्यता के अपूरणीय अंग है जो परिवहन एवं संचार के आधुनिक साधनो के द्वारा सम्भव होते हैं। मानवीय क्रियाओं के अधिक से अधिक केन्द्रीकरण और विशेषीकरण की आवश्यकता की पूर्ति कुशल परिवहन पर निर्भर करती है।

वास्तव मे किसी राष्ट्र, राज्य या क्षेत्र के स्थानिक संगठनों, औद्योगिक, कृषि, सामाजिक, शैक्षिक तथा स्वास्थ्य आदि की संवृद्धि एव विकास मे परिवहन की अहम् भूमिका होती है। परिवहन साधनों के समुचित विकास के बिना इनका पूर्ण विकास नहीं किया जा सकता है। इसके साथ ही साथ आधुनिक समाज के आर्थिक विकास में परिवहन की जहां अहम् भूमिका होती है वही पर दूसरी तरफ मूल्य नियन्त्रण, भुखमरी, बीमारी तथा प्राकृतिक आपदाओं से निपटने में परिवहन का अपूरणीय योगदान होता है।

पृथ्वी तल पर सभी तत्व एकत्रित नहीं मिलते हैं, बल्कि विभिन्न तत्व भिन्न–भिन्न स्थानो पर उपलब्ध होते हैं। किसी भी प्राकृतिक जैविक अथवा मानवीय (सामाजिक) तत्व का एकल अथवा सामूहिक रूप में भूतल पर असमान वितरण उसी प्रकार स्वाभाविक है जिस प्रकार से विभिन्न घटनाओं का भिन्न–भिन्न समय पर घटित होना। तत्वों तथा पदार्थों के वितरण की इन असमानताओं को दूर करने के लिए परिवहन की सार्थकता स्वयं सिद्ध है।

प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र दो बडे एवं विकसित नगरो इलाहाबाद–कानपुर के मध्य होने के बावजूद भी पिछडा हुआ हैं। औद्योगिक, कृषि, सामाजिक, शैक्षिक तथा स्वास्थ्य आदि सम्बन्धी बुनियादी संगठनों एवं मूलभूत सेवायें का जनपद में पूर्ण विकास नही हो सका। इसका प्रमुख कारण परिवहन की समुचित व्यवस्था का न होना। इसी कारण से जनपद फतेहपुर को एक प्रतिदर्श के रूप मे चयनित करके परिवहन की गतिशीलता से जनपद के आर्थिक विकास पर पड़ने वाले प्रभाव का अध्ययन किया गया हैं इसके अन्तर्गत परिवहन से आर्थिक विकास को प्रभावित करने वाले विभिन्न घटकों एवं संगठनों का विस्तृत रूप से विवेचना किया गया है।

१.२ भूगोल में परिवहन का अध्ययन

परिवहन एक भौगोलिक तत्व है। यह उत्पादन की क्रियाओं में अन्य भौगोलिक तत्वो की भॉति सहायक होता है। इस प्रकार से एक भौगोलिक तत्व के रूप में परिवहन की निम्न विलक्षणतायें भी मिलती है।

1- परिवहन अन्य आर्थिक भौगोलिक तत्वों की तरह उत्पादन क्रियाओं मे भाग न लेकर मनुष्यों एवं पदार्थो के स्थानान्तरण का कार्य करता है।

2- उत्पाद स्थलों से उपभोग स्थलों तक ज्यो ही उत्पाद या पदार्थ यातायात हेतु आता है, उस समय साधनों की सेवा का प्रयोग तथा पदार्थो के स्थानान्तरण जन्य उत्पादन प्रक्रिया दोनों ही कार्यशील हो जाते हैं।

3- परिवहन साधनों के द्वारा वस्तुओं का उत्पादन स्थलों से उपभोग स्थलो पर स्थानान्तरण कर देने से ही परिवहन का उत्पादन कार्य सम्पन्न हो जाता है जबकि अन्य प्रकार के उत्पादनों मे कच्ची सामग्री अथवा विनियोग वस्तु का रूपान्तरण से ही उत्पादन सम्भव होता है।

4- परिवहन के अन्तर्गत यातायात सेवाओ का मूल्य वस्तुओ और यात्रियों के भाडे से निर्धारित होता है जबकि अन्य में वस्तुओं का मूल्य निर्धारण वस्तुओं के क्रय–विक्रय द्वारा होता है।

5- अन्य उत्पादन क्रियाओ से भिन्न रूप में परिवहन में पूँजी का विनियोग होता है।

6- परिवहन एवं अन्य उत्पादन तत्वों में तकनीकी कार्यात्मक अर्न्तसम्बन्ध सामान्य एवं सार्वभौमिक होते है।

7- परिवहन तन्त्र में प्राकृतिक तत्वों (जल, वायु, स्थल) का विशिष्ट रूप से उत्पादन माध यम के रूप में उपयोग होता है।

इस प्रकार से उपरोक्त बिन्दुओं के विवेचन से स्पष्ट होता है कि परिवहन एक भौगोलिक तत्व है और परिवहन भूगोल का विषय क्षेत्र अति व्यापक है जिसके कारण व्यावहारिक महत्व भी अधिक बढ गया है। भारत में परास्वातंत्र्य काल में इस दिशा में

सराहनीय अध्ययन कार्य किया गया है।

१.२.१ विदेशी योगदान

परिवहन अध्ययन के अन्तर्गत विश्व के कई देशों में जैसे–संयुक्त राज्य अमेरिका, स्वीडन, जर्मनी तथा पूर्व सोवियत संघ के विद्वानो के नाम उल्लेखनीय है। सर्वप्रथम संयुक्त राज्य में प्रो० **उलमान** ने संयुक्त राज्य के यातायात प्रवाह का सम्पूर्ण चित्र तथा उनकी विवेचना हेतु आधारभूत सिद्धान्तों की व्याख्या की। इसके पूर्ववत प्रो उलमान ने देश के रेल परिवहन तन्त्र की रूपरेखा प्रस्तुत की थी। इसके पश्चात् 'वालास' ने रेल मार्ग जाल कार्यात्मक वर्गीकरण तथा रेल यातायात के घनत्व एवं प्रतिरूपों की व्याख्या विशिष्ट भौगोलिक तत्वों के आधार पर किये। स्मिथ ने प्रो० उलमान द्वारा प्रस्तुत परिपूरकता सिद्धान्त का मापदण्ड निर्धारित करने का प्रयास किया। टेफ मारिल तथा गुल्ड ने विकसित देशों के विशेष सन्दर्भ में परिवहन तन्त्र के विकास क्रम का माडल प्रस्तुत किया और टेफ ने सयुक्त राज्य के वायु यातायात का विश्लेषण किया है। गैरिसन के नेतृत्व में राजमार्गो के लागत के सम्बन्ध में कई अध्ययन हुए जिनमें सडकों के निर्माण अथवा यातायात सुविधा में विस्तार लाभान्वित विभिन्न आर्थिक भौगोलिक तत्वों का सूक्ष्म विवेचन किया। प्रो० गैरिसन तथा कान्सकी ने मार्ग जाल संरचना के विभिन्न मापको का अध्ययन किया है तथा टोपोलाजिक सिद्धान्तों के आधार पर मार्गजालों का गहन विश्लेषण किया।

स्वीडन में स्वेन **गाडलुण्ड** ने सडक यातायात के क्रमिक विकास तथा सडक यातायात के अध्ययन, विश्लेषण एवं नियोजन सम्बन्धी विश्लेषण हेतु उपयोगी विधियों की व्याख्या की है। इसके अतिरिक्त सडक यातायात तथा नगरीय व्यवस्था के अन्र्तसम्बन्ध का विवेचन किया है।

जर्मनी में प्रो० **लिडेल** के नेतृत्व मे प्रदेश एवं परिवहन के अन्तर्गत आर्थिक तन्त्र एव परिवहन के अन्र्तसम्बन्ध का विभिन्न दृष्टिकोणो से अध्ययन किया गया है।

पूर्व सोवियत सघ में परिवहन के आधुनिक महत्व को देखते हुए आर्थिक तन्त्र एव परिवहन तन्त्र के समन्वित नियोजन का विश्लेषण किया गया है।

१.२.२ भारतीय योगदान

भारत में परिवहन भूगोल पर कई राज्यो में महत्वपूर्ण कार्य किये गये है। परिवहन के प्रारम्भिक समयों मे परिवहन अध्ययन का क्षेत्र बहुत ही उपेक्षित रहा जबकि किसी भी देश

के आर्थिक, सामाजिक तथा राजनीतिक विकास मे परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। विभिन्न विद्वानों ने परिवहन भूगोल के अध्ययन मे महत्वपूर्ण योगदान किया है।

चटर्जी महोदय (१९६४) ने विगत पचास वर्षों में भारत मे भूगोल के विकास की समीक्षा करते हुए परिवहन भूगोल सम्बन्धित कृतियेां को सूचीबद्ध करने का प्रयास किया है साथ ही भारत में परिवहन भूगोल की स्थित को साधारण प्रकार का बताया है। आई० सी०एस०एस० आर० नई दिल्ली द्वारा (१९७२) मे प्रकाशित 'भूगोल शोध पर सर्वेक्षण' में परिवहन से सम्बन्धित बहुत सूचनायें प्रकाशित की लेकिन वह सूचनाये प्रमाणिक एवं उद्देश्यपूर्ण नही थी तथा इन समस्त सूचनाओ एव सामग्रियों को क्रमबद्ध रूप से प्रस्तुत नहीं किया गया था और डी०एन. सिंह ने (१९६४) में अपनी पुस्तक ''परिवहन भूगोल'' में विभिन्न विद्वानो के विस्तृत विचारों को व्यक्त किया है और उन्होने विभिन्न देशों के परिवहन अध्ययन के सामान्य उद्देश्यों को स्पष्ट किया है। तथा १९६६ मे सिह ने अपनी पुस्तक के पुनरीक्षण मे उच्च कोटि के भारतीय अध्ययनो का सन्दर्भ दिया है लेकिन उसका सूक्ष्म अध्ययन नहीं किया है।

इस प्रकार परिवहन भूगोल के योगदान के अन्तर्गत परिवहन के प्रतिरूप, स्तर तथा क्रमबद्ध विकास के अध्ययन का विवेचन किया गया है। इस अध्ययन में परिवहन तन्त्रों का मूल्याकन, यातायात प्रवाह विश्लेषण, राज्यीय परिवहन, परिवहन के विभिन्न साधनों के विशेष तत्व तथा नियोजन में परिवहन के योगदान की भूमिका अध्ययन किया गया है।

परिवहन तन्त्रों का मूल्यांकन

परिवहन तन्त्रो के अध्ययन मे विभिन्न विद्वानो ने मार्ग जालों के विभिन्न स्वरूपों का अध्ययन किया है जिसमें एस०एस० पाघे में १९६४ मे विदर्भ राज्य (जो आज कर्नाटक राज्य) के दक्षिणी क्षेत्र के रेल–सडक यातायात के इतिहास एवं विकास का विवेचन किया है। उसके बाद उन्होंने प्राचीन, मध्य एवं आधुनिक काल मे परिवहन के विकास से राजनीतिक सामाजिक तथा आर्थिक विकास पर पडने वाले प्रभाव का विश्लेषण किया है।

डी० एन, सिंह १९६५ में मार्ग जाल के स्वरूप तथा प्रतिरूप को प्रस्तुत किये हैं। स्मिथ ने (१९६८) में भारतीय रेल जाल के प्रतिरूप को विभिन्न दृष्टिकोणों से प्रस्तुत करने का प्रयास किया। उन्होने परिवहन को प्रभावित करने वाले महत्वपूर्ण बातो जैसे जनसंख्या घनत्व, सैनिक गतिविधि तथा आयात निर्यात आदि को ध्यान मे रखकर अपने विचारो को

स्पष्ट करने का प्रयास किया है।

सिह ने (१६७०) में बिहार तथा उत्तरी गंगा क्षेत्र के मार्ग जाल प्रतिरूप तथा घनत्व का विश्लेषणात्मक अध्ययन प्रस्तुत किया है। इसके पहले पचास के दशक में चार राज्यो में परिवहन के सामान्य अध्ययन को स्पष्ट किया गया है। यथा, (१६५०) में मजीद ने बिहार, घोष (१६५१) ने पश्चिमी बंगाल, कुलकर्णी (१६५५) ने बम्बई तथा सिन्हा (१६५७) ने उड़ीसा राज्य के परिवहन तन्त्रों की सामान्य रूपरेखा प्रस्तुत किया है तथा उसी क्रम मे केरल राज्य के गननाथन (१६७२) ने परिवहन व्यवस्था पर अपना दृष्टिकोण रखने का प्रयास किया है।

एस०एल० कायस्थ (१६६०) तथा तमास्कर (१६७१) ने हिमालय बेसिन तथा सागर–दमोह में मार्गजालो के निर्माण से आर्थिक स्थिति पर पड़ने वाले प्रभाव का विवेचन किया है। जिला स्तर पर मार्ग जाल अध्ययन मे देश मुख (१६६६) और सुब्रह्मण्यम (१६५६) ने अपना योगदान दिया है। इन विद्वानो ने मार्ग जाल की क्षमता तथा अभिगम्यता का अध्ययन प्रस्तुत किय है।

यातायात प्रवाह विश्लेषण

यातायात प्रवाह विश्लेषण में बी०एल० अग्रवाल ने मध्य प्रदेश के रेल यातायात प्रवाह का विश्लेषण प्रस्तुत किये हैं। आई०डी० सिंह ने राजस्थान, डी०एन० सिंह ने उत्तरी बिहार, जे० सिंह ने दक्षिणी बिहार के रेल तथा सडक यातायात के प्रवाह के अध्ययन को प्रस्तुत करने का प्रयास किया है। यातायात प्रवाह के अन्तर्गत यात्रा का प्रारम्भ तथा गन्तव्य को चित्रो के द्वारा निरूपित किया है। अग्रवाल तथा रजा ने यातायात प्रवाह तथा भाडे की दर का अध्ययन प्रस्तुत किया है। अर्न्तराज्यीय यातायात के विश्लेषण तथा भाडे की दर आदि अध्ययन मे साख्यिकीय विधियों का प्रयोग किया है।

प्रादेशिक परिवहन भूगोल

प्रादेशिक परिवहन भूगोल के अध्ययन में बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के भूगोल विभाग का महत्वपूर्ण योगदान है। (१६६१–१६७१) के दशक में दर्जनों शोध ग्रन्थो को प्रादेशिक परिवहन के अध्ययन पर प्रस्तुत किये गये जिसके अर्न्तगत विभिन्न प्रदेशों के परिवहन व्यवस्था एवं उसके स्वरूप को स्पष्ट किया गया है। उदाहरण के लिए डी०एन० सिंह ने उत्तरी बिहार, जे० सिंह ने दक्षिणी, तथा आर०बी० सिह उत्तर प्रदेश के परिवहन व्यवस्था पर अपना विस्तृत अध्ययन प्रस्तुत किये हैं।

इसके अतिरिक्त बी०एल० अग्रवाल ने मध्य प्रदेश, एम०एल० श्रीवास्तव ने दिल्ली, के मार्ग जाल, परिवहन के साधन तथा प्रकृति, अभिगम्यता, यातायात प्रवाह के प्रतिरूप आदि तथ्यो का विस्तृत रूप से अध्ययन किया है। अभी (१९९०) मे एन०पी० पाण्डेय ने अपनी प्रकाशित पुस्तक मे 'पश्चिमी मध्य प्रदेश' के यातायात पर अपने महत्वपूर्ण विचार प्रस्तुत किये है। अपनी पुस्तक मे पाण्डेय ने जाल प्रतिरूप तथा लागत लाभ विश्लेषण का विवेचन किया है।

नगरी तथा ग्रामीण विकास में परिवहन :

नगरी परिवहन विकास के योगदान में बहुत कम अध्ययन हुए हैं। सिंह ने (१९५६) इलाहाबाद के संदर्भ मे परिवहन आवश्यकता तथा उपलब्ध सुविधाओं के अन्तर का विवेचन किये हैं। कायस्थ और सिंह (१९७२) गुहा (१९५५) में धनबाद और कलकत्ता की परिवहन समस्या का अध्ययन स्पष्ट किये हैं।

ग्रामीण परिवहन के विकास के अध्ययन में दुग्गल ने हरियाणा राज्य से सम्बन्धित ग्रामीण सडकों के बारे में सारणी बद्ध अध्ययन किये है।

परिवहन और नियोजनः

सिंह ने (१९७३) में क्षेत्रीय परिवहन नियोजन पर महत्व पूर्ण तत्वो का विश्लेषण किये है। प्रकाश राव (१९६६) में प्रवाह विश्लेषण के आधार पर देश के चार बडों नगरों कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली, मद्रास के परिवहन नियोजन से अर्थ व्यवस्था पर पडने वाले प्रभाव का विवेचन किये हैं।

१.३ परिवहन आर्थिक विकास के एक साधन के रूप में

विकासशील देशों मे समुन्नत परिवहन साधनों का अभाव इनके आर्थिक उत्थान के मार्ग में प्रधान अवरोध है। अधिकतर विकासशील देश अपार प्राकृतिक संसाधन सम्पन्न है। कृषि योग्य भूमि तथा समुचित प्राकृतिक दशायें, वन सम्पत्ति तथा विविध धात्विक खनिज एवं शक्ति ससाधन प्रचुर होते हुए भी उनका सम्यक उपयोग नहीं हो पाता। शीतोष्ण कटिबन्धीय विकसित देशों की अपेक्षा उष्ण कटिबन्धीय विकासशील देशों में उपज अवधि अबाध एव लम्बी तथा वर्षा की मात्रा अधिक है। कुछ विशिष्ट प्रचुर मुद्रादायिनी फसलों, जैसे रबर, चाय, कहवा, गन्ना, कोको, नारियल, केला आदि के लिए समुचित उत्पादन दशायें इन्ही क्षेत्रों में उपलब्ध है। कीमती इमारती लकड़ियो वाले जैसे सागौन, महोगनी, रोजवुड शाल, शीशम आदि सघन वन भी विस्तृत क्षेत्र में पाये जाते है। कुछ विशिष्ट महत्वपूर्ण खनिज एवं शक्ति

ससाधनो जैसा लोहा (भारत, ब्राजील, बेनेजुएला), मैगनीज (ब्राजील, भारत, चीन, घाना, जैरे) बाक्साइट (गिनी, जमाइका, घाना, सुरीनाम, गुयाना, भारत) तॉबा, (चीली, जाम्बिया, जैरे पीरू) टिज (मलएशिला, हिन्दएशिया, बोलाविया, जैरे, नाइजीरिया) पेट्रोलियम (मध्य पूर्ण के देश, वेनेजुएला, कोलम्बिया, कोयला (चीन, भारत) जल विद्युत आदि के विशाल भण्डार इन विकासशील देशों में मिलते हैं। परन्तु पूॅजी एवं परिवहन साधनों के अभाव में इन संसाधनों का उपयोग नहीं हो पाता। यदि परिवहन साधन उपलब्ध हो जाय तो इनका निर्यात करके भी पूॅजी अथवा अन्य आवश्यक साधन विदेशों से प्राप्त किये जा सकते हैं।

परिवहन सुविधा के अभाव मे अनुकूल प्राकृतिक दशायें होते हुए भी कृषि प्रारम्भिक जीवन निर्वाह पद्धति की ही हो पाती है। व्यापारिक कृषि के लिए आवश्यक रासायनिक उर्वरक आदि का प्राप्त करना कठिन होता है तथा उत्पादित फसल को बाजार पहुॅचाना भी सरल नही होता। ऐसी स्थिति में सब्जी फल, दूध आदि शीघ्र नष्ट होने वाले परन्तु अति लाभकारी कृषि का विकास असम्भव होता है। अन्न को परम्परागत परिवहन साधनो से बाजार पहुँचाने में इतना अधिक व्यय होता है। कि किसान को कोई लाभ नहीं हो पाता जिससे आवश्यकता से अधिक उत्पादन करने मे उसकी कोई अभिरूचि नहीं, रह जाती। विकासशील देशों मे जहॉ कहीं आधुनिक परिवहन साधनों का निर्माण हुआ वही व्यापारिक कृषि विकसित हुई है। रेल मार्गो के किनारे अथवा समुद्र तटीय क्षेत्रों में रबर, केला, चाय, कहवा, गन्ना आदि की बागाती कृषि इसके उदाहरण है।

औद्योगिक विकास आर्थिक विकास का पर्याय माना जाता है। परिवहन साधनों के अभाव मे औद्योगिक विकास की कल्पना नहीं की जा सकती। औद्योगिक कारखानों के लिए प्रतिदिन अधिक मात्रा में विभिन्न कच्चे माल विभिन्न स्रोतों से मंगाने की आवश्यकता पड़ती है तथा उत्पादित वस्तुओं को दूर–पास स्थित विक्रय केन्द्रों पर भेजना होता है। बिना सुगम एवं द्रुत परिवहन साधन के ये दोनों कार्य असम्भव हैं अतः उद्योग परिवहन मार्गो के निकट स्थापित होते हैं। अधिकतर विकासशील देशों में आन्तरिक परिवहन मार्गो का विकास नही होने के कारण उद्योग कुछ समुद्र तटीय नगरों में पाये जाते है। किसी भी देश के सम्यक आर्थिक विकास हेतु उद्योगों का संसाधन उपलब्धता के अनुरूप समुचित क्षेत्रीय वितरण अनिवार्य होता है। इस प्रकार का उद्योग वितरण तभी सम्भव है जब परिवहन मार्गो का सुसम्बद्ध जाल बिछा हो। स्पष्ट है कि न सिर्फ संसाधनों के समुचित उपयोग द्वारा आर्थिक विकास का बरन् सम्पूर्ण आर्थिक भू–विन्यास का स्वरूप परिवहन तन्त्र के स्परूप पर आधारित

होता है।

किसी भी विकासशील देश में आज आर्थिक विकास के जो लक्षण दिखायी पडते है वे इन्हीं परिवहन मार्गों से जुडे क्षेत्रों तक सीमित है। व्यापारोन्मुख कृषि, वस्तु निर्माण उद्योग तथा औद्योगिक व्यापारिक नगर प्रमुख रेलमार्गों के किनारे अथवा समुद्र तटीय पत्तनों के आस–पास दिखायी पडते हैं। इस प्रकार आर्थिक भूविन्यास का स्वरूप भी परिवहन तन्त्र के विवरण प्रतिरूप से निर्धारित होता है।

सास्कृतिक विकास भी परिवहन मार्गो के सहारे ही अग्रसर होता है। यद्यपि अब दूरसंचार के साधनों के विकसित हो जाने के फलस्वरूप विनिमय हेतु गमनागमन की सुविधा का होना आनिवार्य नहीं रहा। तथापि अभी भी बहुत हद तक प्रभावकारी संचार साध ान परिवहन साधनो पर आश्रित है। उदाहरण के लिए रेडियो द्वारा सुदूरतम् क्षेत्रो मे नगरो अथवा प्रसारण केन्द्रों से परिवहन साधनों द्वारा सुसम्बद्ध न होने पर भी सन्देश अथवा सास्कृतिक कार्यक्रम पहुँचाये जा सकते है।

१.४ परिवहन विकास के सिद्धान्त

मानव जगत में मानवीय आवश्यकताओं की समस्त वस्तुयें तथा सेवायें एक जगह पर उपलब्ध नहीं हो पाती है। पृथ्वी तल पर मानव तथा वस्तुओं का असमान वितरण होता है। किसी देश के एक क्षेत्र में किसी वस्तु का आधिक्य हो तो दूसरे क्षेत्र में उसकी मांग होती है इस परिपूरकता के लिए परिवहन की आवश्यकता होती है। विभिन्न क्षेत्रों के भिन्न–भिन्न वस्तुओ के उत्पादन में तुलनात्मक लागत अथवा लाभ एव विशेषीकरण का सिद्धान्त लागू होता है परन्तु उत्पादन कारकों की अपेक्षाकृत अधिक गतिशीलता के कारण यह स्पष्टतया सक्रिय नहीं दिखायी पड़ता है।

परिवहन जाल

परिवहन जाल का आशय है एक विशेष स्थान को कई मार्गो द्वारा जोड़ना। (कांत्सकी १९६३) परिवहन जाल के अन्तर्गत कई बिन्दुओं जैसे यात्रा प्रारम्भ करने का स्थान, गन्तव्य, किन स्थानों से होकर यात्रा करना तथा यात्रा का मार्ग आदि का ध्यान रखा जाता है, क्योंकि इससे लागत पर प्रभाव पड़ता है। कृषिगत तथा औद्योगिक उत्पादों के विक्रय लागत पर परिवहन जाल का बहुत प्रभाव पड़ता है।

परिवहन जाल संरचना

इसके अर्न्तगत स्थानीय परिवहन जाल संरचना तथा इनका तुलनात्मक अध्ययन किया गया है। जाल सरचना अच्छी होने से परिवहन तथा नगरीय विकास दोनों होता है।

जाल प्रवाह

जाल प्रवाह के अर्न्तगत स्थानीय वाहन जाल पर गुजरने वाले यात्रियों, वस्तुओं तथा परिवहन साधनों या वाहनों से है। जाल प्रवाह से जाल संरचना पर पड़ने वाले प्रभाव का विश्लेषण किया जाता है। प्रवाह के सम्बन्ध में प्रो० उलमान ने एक नवीन अध्ययन को बताया है।

परिपूरकता का सिद्धान्त

किसी भी देश या राज्य में यातायात तभी हो सकता है जब उस देश या राज्य में वस्तु विशेष या व्यक्ति विशेष की परिपूरकता या माग पायी जाए। कहने का आशय यह है कि एक प्रदेश में किसी वस्तु की अधिकता पायी जाय और उसी वस्तु की दूसरे जगह पर कमी पायी जाय। उदाहरण के लिए आसाम में चाय की अधिकता है तथा भारत के अन्य राज्यों में चाय की माग है अत. इसका यातायात सर्वाधिक दूरी तक होता है। ध्यान देने की बात कि परिपूरकता 'वस्तु' विशेष के सन्दर्भ में होनी चाहिए।

परिपूरकता प्राकृतिक तथा मानवीय क्षेत्रीय विषमता के कारण उत्पन्न होती है। जैसे खनिज, वन आदि के वितरण में क्षेत्रीय असमानता के कारण ही किन्हीं क्षेत्रों में इनका बाहुल्य तथा अन्य क्षेत्रों मे अभाव पाया जाता है। इसी प्रकार मानवीय कारकों जैसे श्रम, पूंजी एवं आर्थिक विकास की अन्य दशाओं मे भिन्नता के कारण कहीं आधिक्य तथा कहीं अभाव उत्पन्न होता है। इस आधिक्य और कमी का सामान्जस्य परिपूरकता द्वारा ही सम्भव होता है और इसकी सार्थकता यातायात के साधनों पर निर्भर करती है।

दूरी या गतिशीलता का सिद्धान्त

दो प्रदेशों के मध्य किसी वस्तु विशेष की परिपूरकता या उपलब्धता होते हुए भी उनमे वस्तु विशेष का यातायात तभी हो सकता है जब उनके बीच कोई मध्यवर्ती आपूर्ति स्रोत उपलब्ध न हो। यदि किसी वस्तु या पदार्थ का उत्पादन दो राज्यों में होता है तो उस स्थिति में किसी वस्तु या पदार्थ का यातायात वही से किया जायेगा जहां से आपूर्ति कराने में कम से कम दूरी तय करना पडे तथा साथ ही साथ जहां पर परिवहन व्यय न्यूनतम हो।

इस प्रकार से यदि दूरवर्ती स्थान से किसी वस्तु या पदार्थ यातायात किया जाता है तो उस वस्तु के लागत या भाडे मे वृद्धि हो जायेगी।

१.५ वर्तमान अध्ययन का उद्देश्य

अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत परिवहन से आर्थिक विकास पर पडने वाले प्रभाव का विवेचन किया गया है। उद्योग, कृषि, शिक्षा, स्वास्थ्य तथा सामाजिक कुरीतियों के उन्मूलन मे परिवहन के योगदान के फलस्वरूप अध्ययन क्षेत्र के आर्थिक विकास एव समृद्धि मे वृद्धि ही वर्तमान अध्ययन का मुख्य उद्देश्य है।

प्रस्तुत शोध प्रबन्ध में निम्नलिखित अध्यायों के अन्तर्गत विभिन्न बिन्दुओ के सम्यक विवेचन का प्रयास किया गया है। एतदर्श गगा–यमुना द्वाब के निचले क्षेत्र में स्थित फतेहपुर जनपद को अध्ययन क्षेत्र के रूप मे चयनित किया गया है जो भौगोलिक सुविधाओ के बावजूद उत्तर प्रदेश का आर्थिक एवं सामाजिक दृष्टि से एक पिछडा हुआ क्षेत्र माना जाता है।

सम्पूर्ण विषय वस्तु ८ अध्यायों मे विभाजित है।

१ प्रथम अध्याय मे परिवहन विकास के सैद्धान्तिक पक्ष की विवेचना के अतिरिक्त अध्ययन के उद्देश्य शोध विधितन्त्र तथा साक्ष्य विश्लेषण एव निरूपण का विवरण दिया गया है।

२. द्वितीय अध्याय में अध्ययन क्षेत्र की स्थिति, भूगर्भिक संरचना एवं उच्चावच, भूआकृतिक प्रदेश, अपवाह प्रतिरूप, जलवायु, मृदा, प्राकृतिक वनस्पति, जनसंख्या वृद्धि, जनसंख्या, घनत्व, ग्रामीण–नगरीय संरचना।

३ तीसरे अध्याय में परिवहन विकास की कालिक प्रवृत्तियों का विवेचन किया गया है। इसके अर्न्तगत प्राचीनकाल, हिन्दूकाल, मध्यकाल तथा आधुनिक काल में परिवहन के विकास के स्वरूप को प्रदर्शित किया गया है।

४ चौथे अध्याय मे परिवहन विकास के स्थानिक स्वरूप का विवेचन किया गया है।

५. पाचवें अध्याय मे परिवहन से अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत कृषि विकास पर पडने वाले प्रभाव का विवेचना किया गया है।

६. छठे अध्याय में परिवहन से अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत औद्योगिक विकास की प्रगति का विवेचना किया गया है।

७ सातवे अध्याय मे परिवहन से अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत सामाजिक सस्थाओ के विकास पर पडने वाले प्रभाव का वर्णन किया गया है। इसके अन्तर्गत शिक्षण सस्थाओ, स्वास्थ्य सस्थाओ तथा सामाजिक सुधार से सम्बन्धित सस्थाओ के कार्यो मे परिवहन की भूमिका का विवेचना किया गया है।

८ आठवे अध्याय मे परिवहन नियोजन के लिए रणनीतियो का विवेचन किया गया है।

१.६ शोध विधि तन्त्र

१.६.१ आकडों का स्रोत

अध्ययन क्षेत्र मे सम्बन्धित विषय के अध्ययन हेतु प्रमुख रूप से तीन स्रोतो से साध्य सग्रहित किये गये है– (१) लिखित अभिलेख (२) मानचित्र (३) व्यक्तिगत सर्वेक्षण एव साक्षात्कार।

१. लिखित अभिलेख-

प्रस्तुत अध्ययन मे फतेहपुर जनपद गजेटियर १६८०, जिला गणना हस्तपुस्तिका १६८१ और १६६१ की जनगणना रिपोर्ट, जिला सांख्यिकीय पत्रिका १६६७, १६६८, १६६६ सामार्थिक समीक्षा पत्रिका १६६८–६६, औद्योगिक प्रेरणा १६६८–६६, एक्शन प्लान १६६४–६५ से १६६८–६६ लघु/लघुत्तर इकाइयो की पुस्तिका वर्ष १६८८–८६, विकास वर्तिका अक्टूबर १६६०, आदि सरकारी सस्थाओं द्वारा प्रकाशित पुस्तको एव अभिलेखो का प्रयोग किया गया है। इनके अतिरिक्त इतिहास, अर्थशास्त्र और समाजशास्त्र की पुस्तको तथा योजना आदि पत्रिकाओ का भी उपयेाग किया गया है। इस सम्बन्ध मे अध्ययन क्षेत्र से जुडी शोधो और रिपोर्टो का भी उपयेाग किया गया है।

२. मानचित्र-

प्रस्तुत शोध प्रबन्धो मे अनेक प्रकार के मानचित्रो का उपयेाग किया गया है जिनमे जिला गजेटियर मानचित्र, साख्यिकीय पत्रिका के मानचित्र, ग्रामीण अभियन्त्रण सेवा विभाग, भारतीय सर्वेक्षण विभाग द्वारा प्रकाशित १ ५०,००० एवं १ २५००० मापक पर निर्मित मानचित्र आदि प्रमुख है।

३. व्यक्तिगत सर्वेक्षण एवं साक्षात्कार-

प्राथमिक साक्ष्य व्यक्तिगत सर्वेक्षण, साक्षात्कार और प्रश्नावली आदि से संग्रहित किये गये है

१.६.२ आकड़ों का विश्लेषण एवं व्याख्या

प्रस्तुत शोध प्रबन्ध में प्रायः विश्लेषणात्मक पद्धति का उपयोग किया गया है। साथ ही विश्लेषण की पुष्टि हेतु सारणियों और मानचित्रों का उपयोग किया गया है जो स्थानिक प्रतिरूप को स्पष्ट करने में सहयोगी सिद्ध हुए हैं। शोध प्रबन्ध में प्रायः कोरोप्लेथ मानचित्रों का उपयोग किया गया है। शोध प्रबन्ध में लेखचित्रों, आलेखों तथा सांख्यिकीय तकनीकों का भी आश्रय लिया गया है।

वर्तमान समय में सूक्षम स्तरीय नियोजन को विशेष उपयोगी माना जा रहा है इसलिए प्रस्तुत अध्ययन में स्वाभाविक रूप से विकास खण्ड को जो कि आज जनपद और ग्राम के मध्य की एक विकास इकाई के रूप में जाना जाता है, को प्रतिदर्श इकाई के रूप मे उपयोग मे लाया गया है किन्तु कहीं–कहीं पर विकास खण्ड स्तर पर साक्ष्य उपलब्ध न होने पर तहसील स्तर के साक्ष्यो का उपयोग किया गया है। इसी प्रकार सूक्ष्य विवेचन अथवा अधिक विश्वसनीयता हेतु ग्राम अथवा परिवार स्तर के साक्ष्यों का संग्रह प्रश्नावली विधि द्वारा किया गया है।

REFERENCES

Aggarwal Y P 1982 ·	Railway freight flows : transport costs and the regional structure of the Indian economy. Ph.D. Thesis of the Jawaharlal Nehru University, New Delhi.
Assad A. (1980) .	Models for rail transportation : Transportation Research vol 14 A, No. 3 June.
Berry BLJ (1959) :	Recent studies concerning the role of transportation in the space economy An nals Association of American Geographers, vol. 49, No. 3, P.P. 328
Singh J	Transport Geography of south Bihar, B H U Varanasi 1964
Singh, R B	Transport Geography of Uttar Pradesh National Geographical Society of India, varanasi, 1966
Singh, R B	Transport Geography of Uttar Pradesh National Geographical Society of India, Varanasi, 1966
Singh, D N 1977	Transportation Geography in India : A survey of Research National Geographical Journal of India, 23, (1–2) 95–114
Ullman, E L & H Mayer, 1954	Transportation Geography in P.E. James & C L Jones (Eds) American Geography· Inventory and Prospect Syracuse 310 – 34
Wheeler James O 1973	Transportation Geography Sociatal and policy perspectives Economic Geography, 49 (2) 181–84

अध्याय - २

अध्ययन क्षेत्र : भौतिक तथा सांस्कृतिक पृष्ठभूमि

जनपद फतेहपुर स्वर्ग सोपान जान्हवी तथा कालिन्दी के दूकोलों के मध्य स्थिति, अध्यात्मिक उत्कर्ष, वैभव, सस्कृति, शालीनता, विद्वता तथा स्वतंत्रता आन्दोलन के अमर शहीदो की गाथाओ के स्वर्णिम संस्करणो एवं उत्कर्ष के सजोने वाली द्वावा भूमि इलाहाबाद मण्डल का एक जनपद है। (विकेन्द्रित नियोजन वार्षिक जिला योजना (१६६३–६४) पृ०–१)

जनपद फतेहपुर उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ के दक्षिण पूर्व में १२२ किमी० की दूरी पर स्थित है। यह इलाहाबाद मण्डल के तीन जनपदो में सबसे पिछडा जनपद है। फतेहपुर के पूर्व में इलाहाबाद दक्षिण मे बॉदा, उत्तर में राय बरेली एवं पश्चिम मे कानपुर जिले की सीमा है। जनपद फतेहपुर मुख्यालय रेल एवं सडक मार्ग द्वारा अच्छी प्रकार से जुडा है। (औद्योगिक प्रेरणा, १६६०–६१, पृ०–५)

२.१ स्थानिक विशेषताएँ :-

जनपद फतेहपुर उत्तर प्रदेश का अभिसूचित पिछडा जनपद है। यह इलाहाबाद सम्भाग के तीन जिलो में से एक है जो उत्तर प्रदेश की विशेष योजना में शामिल है। इस जिले के खुला मैदान का ढाल सामान्यत. उत्तर–पश्चिम से दक्षिण–पूर्व की ओर है। यह जनपद गंगा यमुना दोआब के पूर्वी भाग मे स्थित है। इसका अक्षाशीय विस्तार २५° २६' उ० तथा से २६° १४' उ० तथा देशान्तरीय ८०° १३' पू० तथा ८१° २१' पू० के मध्य पाया जाता है। पश्चिम से पूर्व लम्बाई लगभग १०० किमी० तथा उत्तर से दक्षिण चौडाई लगभग ४० किमी० है। इसकी उत्तरी तथा दक्षिणी सीमा क्रमशः गगा नदी के सहारे उन्नाव, रायबरेली व प्रतापगढ़ तथा यमुना नदी के सहारे हमीरपुर एवं बॉदा द्वारा निर्धारित होती है।

जनपद फतेहपुर की उत्तरी–पश्चिमी सीमा कानपुर जनपद द्वारा एवं दक्षिणी–पूर्वी सीमा कौशाम्बी जनपद द्वारा निर्धारित की जाती है। इसका सम्पूर्ण भौगोलिक क्षेत्रफल ४१२०.०१ वर्ग किमी० है। गंगा नदी जनपद के उत्तरी किनारे से एवं यमुना नदी इसके दक्षिण किनारे से होकर बहती है। जनपद की अपनी स्थिति के कारण इसकी जलवायु प्रदेश के पूर्व और पश्चिम क्षेत्रों से प्रभावित है तथा इसके अनुरूप है। जनपद फतेहपुर का क्षेत्रफल की दृष्टि से प्रदेश में बयालिसवां और मण्डल मे दूसरा स्थान है। (सामार्थिक–समीक्षा, फतेहपुर १६६४–६५ पृ०–१)

LOCATION MAP
INDIA
0 400
km
UP
UTTAR PRADESH
80 0 80
km
LUCKNOW
N
DISTRICT FATEHPUR
15 0 15
km
80°15′
30′
45′
81°
15′
UNNAO
RAE BARELI
KANPUR
HAMIRPUR
BANDA
PRATAPGARH
ALLAHABAD
Ganga River
Yamuna River
Amauli
Bindki
FATEHPUR
Khaga
From Kanpur
To Rae Bareli
To Banda
To Allahabad
DISTRICT BOUNDARY
TAHSIL "
BLOCK "
DISTRICT HEADQUARTER
TAHSIL "
BLOCK "
RIVER
80°15′E
26°N

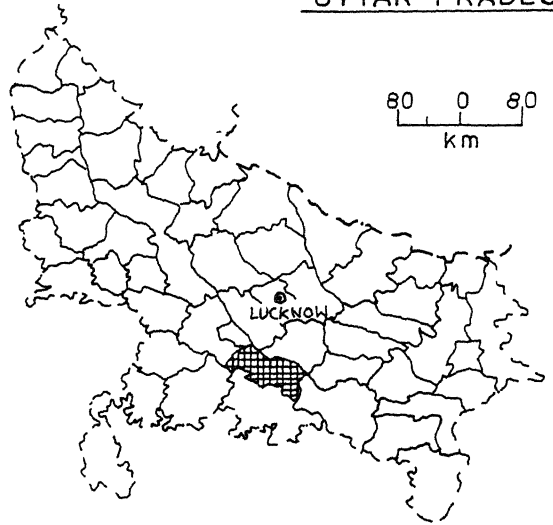
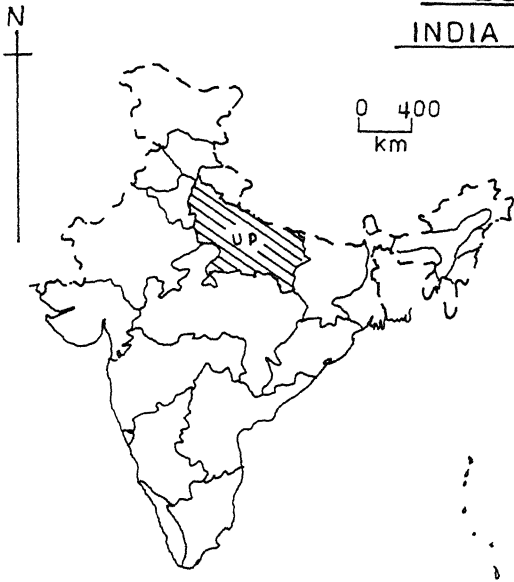
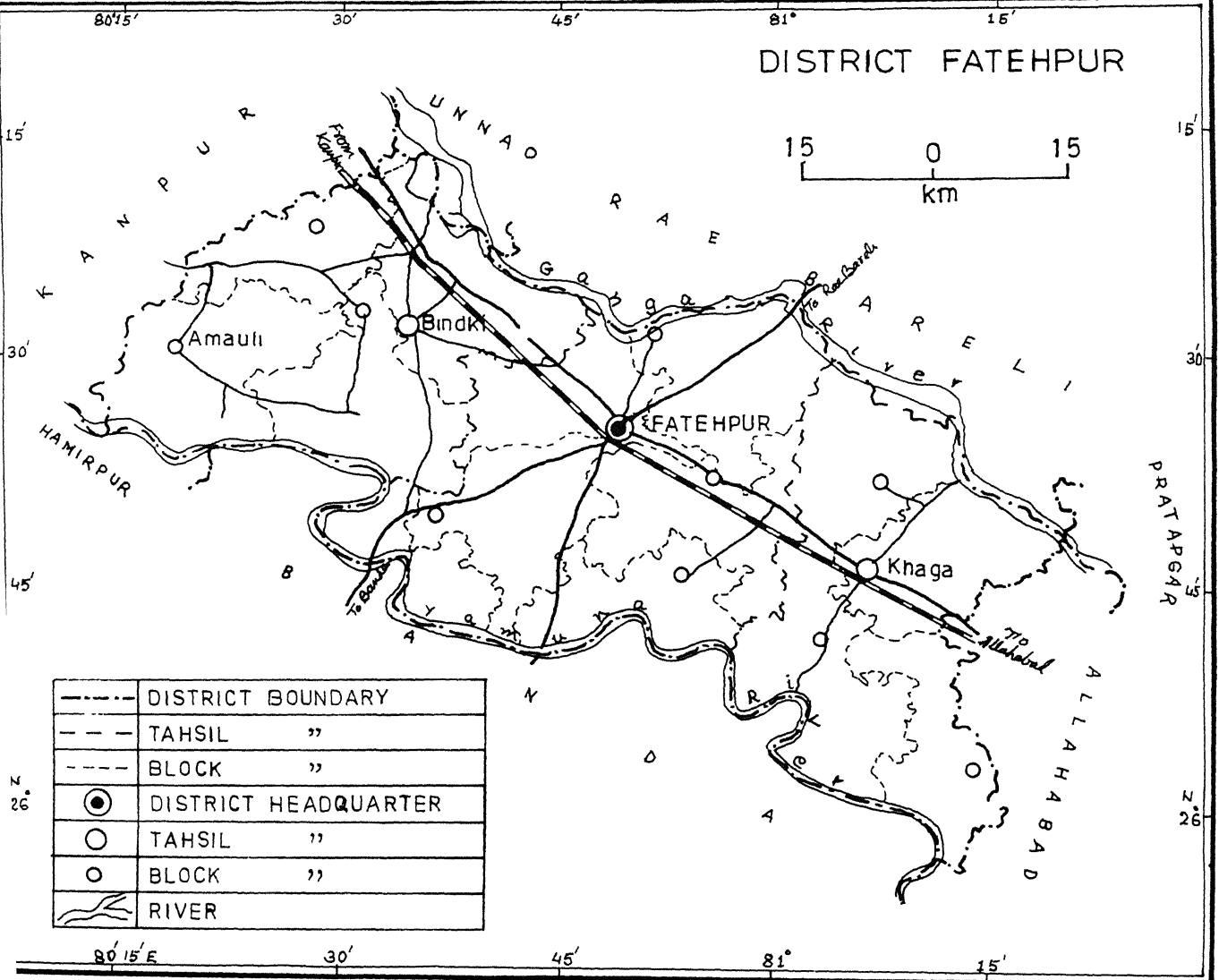



Fig 2.1

प्रशासनिक स्वरूप :-

प्रशासनिक दृष्टि से जनपद को तीन तहसीलों एवं १३ विकास खण्डों में विभक्त किया है।

तहसील (३)	विकास खण्ड (१३)
(अ) फतेहपुर सदर	तेलियानी बहुआ, भिटौरा, हसवा, असोथर।
(ब) बिन्दकी	अमौली, देवमई, खजुहा, मलवाँ
(स) खागा	हथगाम, ऐरायॉ, विजयीपुर, धाता।

स्रोत :- औद्योगिक प्रेरणा, १९९०–९१

जनपद को १३ न्याय पंचायतों, १०३५ ग्राम पंचायतो, १५१६ ग्रामों (१३५२ आबाद ग्राम), ६ कस्बों, २ नगर परिषदों और ४ नगर पचायतों, १६ थानो व तीन कोतवालियों में विभक्त किया गया है। (चित्र सख्या २.१)

जनपद के माध्यम में रेलवे की उत्तरी लाइन प्रदेश के महत्वपूर्ण नगर इलाहाबाद तथा कानपुर से जोडती है। इसी लाइन के समानान्तर देश की महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग जी०टी० रोड, इस जनपद में ६० किमी० में फैला है। इस जनपद में ग्रामीण बस स्टेशन ५३ है।

२.२ उच्चावच एवं संरचना :-

प्राकृतिक बनावट की दृष्टि से जनपद फतेहपुर गंगा–यमुना और उसकी सहायक नदियो द्वारा निर्मित एक समतल मैदानी भूभाग है, गंगा की एक मात्र सहायक नदी पाण्डु है। जबकि यमुना की प्रमुख सहायक नदियाँ रिन्द, नन, ससुर खदेरी बडी और छोटी है। ये सभी नदियॉ अपनी–अपनी प्रमुख नदियों में मिलकर जनपद के सम्पूर्ण जल को प्रवाहित करती है। इस भूभाग का सामान्य ढाल उत्तर पश्चिम से दक्षिण–पूरब की ओर है। पश्चिम से पूरब का क्षेत्र का मुख्य ढाल है। जबकि उत्तर से दक्षिण क्षेत्र का पूरक ढाल है। अध्ययन क्षेत्र में भिन्न–भिन्न स्थानो पर भिन्न–भिन्न ऊँचाई मिलती है। इन स्थानों में जहानाबाद के निकट स्थित कोरा का नाम सर्वप्रमुख है। जहॉ जनपद की सर्वाधिक १३२.५६ मीटर से भी अधिक ऊँचाई मिलती है। इसी प्रकार जनपद के पूरब में स्थित मंझिले गाँव की समुद्र तल से ऊँचाई लगभग १२०.५५ मी० है। राष्ट्रीय राजमार्ग के सहारे स्थित ऊँचाई १२१.३६ मी० तथा पूर्वी

किनारे पर न्यूनतम ऊँचाई १०५.१५ मी० मिलती है। मध्य स्तर की ऊँचाई औंग नाम स्थान पर ११६.४५ मी० है। इसके अतिरिक्त मलवा की समुद्र तल से ऊँचाई ११७.६५ मी०, फतेहपुर की १११.२५ मी० थरियॉव की १०७.२६ मी० और कटोधन की १०५.७७ मी० पाई जाती है। (जिला गजेटियर, फतेहपुर १६८०, पृष्ठ–३)

खनिज ससाधन के आधार पर किसी क्षेत्र की सरचना का सम्यक ज्ञान आवश्यक होता है। मिट्टियों की बनावट एवं खनिज पदार्थ, चट्टानो कीबनावट पर निर्भर करती है। इसी प्रकार कृषि विकास, जनसंख्या वितरण, परिवहन व औद्योगिक विकास एवं प्रशासनिक व्यवस्था पर भी क्षेत्र के उच्चावच का विशेष प्रभाव पडता है। अत. कृषि क्षेत्र के सर्वांगीण अध्ययन हेतु उस क्षेत्र की सरचना एवं उच्चावच्च का अध्ययन आवश्यक है।

जनपद फतेहपुर गगा और यमुना के दोआब मे स्थित है अतः इस जनपद का समूचा क्षेत्र उपजाऊ गंगायमुना के जलोढ से निर्मित है। ऐसा अनुमान है कि इस जलोढ मिट्टी का जमाव प्लीस्टोसीन काल मे हिमालय के उत्थान के दौरान निर्मित अग्रगर्त मे अवसादन के कारण हुआ। जनपदमें जलोढ की मोटाई ३००–५०० मी० के बीच पायी जाती है। यह जलोढ मिट्टी बालू रेत तथा चिकनी मिट्टी आदि से निर्मित है। कुछ स्थानों पर सामान्यत प्राचीन कॉच मिट्टी मे ककड़ परतो के रूप मे पायी जाती है। तलछटीय बहुत कुछ बाढ मैदान से उत्पन्न स्थिति को इंगित करता है जिसमें गंगा और यमुना अपनी सहायक नदियो के साथ प्रवाह मार्ग को परिवर्तित करती रही। (जिला गजेटियर, फतेहपुर, १६८० पृष्ठ ६–७) खनिज की दृष्टि से फतेहपुर जनपद खनिज विहीन है। खागा क्षेत्र के उसरैला भाग में ककड पाया जाता है। गंगा नदी से बालू और यमुना नदी से मोरग प्राप्त होती है जिसका उपयोग भवन निर्माण में होता है। यमुना नदी की बालू की आपूर्ती इस जनपद से कानपुर रायबरेली, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, लखनऊ, बाराबंकी तथा फैजाबाद को होती है। (सामाजिक समीक्षा, फतेहपुर १६६४–६५ पृ०–५)

भूगर्मिक संरचना की दृष्टि से फतेहपुर जनपद को चार भागों में विभाजित किया जा सकता है –

अ- समतल क्षेत्र :-

से स्पष्ट है कि जनपद का मध्यवर्ती क्षेत्र समतल है इसमें तेलियानी और बहुआ विकास खण्ड का लगभग सम्पूर्ण भाग सम्मिलित है। इनके अतिरिक्त देवमई का मध्यवर्ती क्षेत्र, मलवा के गंगा सं संलग्न क्षेत्र को छोड़कर लगभग सम्पूर्ण क्षेत्र अमौली का पूर्व एवं

दक्षिणी तथा उत्तर पश्चिम का कुछ क्षेत्र छोडकर लगभग सम्पूर्ण भाग समतल है। इसी प्रकार खजुहा विकास खण्ड का पश्चिमी एव पूर्वी भाग मिटौरा का मध्यवर्ती भाग (एक संकरी पट्टी के रूप में) तथा हसवा विकास खण्ड का मध्यवर्ती और उत्तरी–पूर्वी भाग को छोडकर सम्पूर्ण भाग समतल है। असोथर विकास खण्ड के उत्तरी क्षेत्र के मात्र छुट–पुट खण्ड ही समतल है हथगॉव का मध्य वर्ती क्षेत्र, ऐरायां का दक्षिण–पश्चिम क्षेत्र तथा उत्तर का कुछ क्षेत्र समतल भूभाग के रूप में है। इसी प्रकार विजयीपुर का सम्पूर्ण उत्तरी पश्चिमी एव मध्यवर्ती क्षेत्र और धाता का दक्षिणी–पश्चिमी और उत्तरी पश्चिमी भू–भागको छोडकर सम्पूर्ण भाग समतल भूभाग के अन्तर्गत आता है। इस प्रकार स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र मे असोथर विकास खण्ड मे सबसे कम समतल भूभाग है। जबकि तेलियानी और बहुआ मे सर्वाधिक समतल भूभाग उपलब्ध है यह क्षेत्र जनपद का विकसित क्षेत्र है जिसमे गहन कृषि और फलदार वृक्ष मिलते है।

ब- झील एवं जलभराव क्षेत्र :-

इस क्षेत्र की सतह नीची है जिसमे वर्षा ऋतु मे पानी भर जाता है। चित्र २.२ से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र मे इस प्रकार का क्षेत्र भिटौरा के मध्यवर्ती भाग से लेकर दक्षिण तक तथा हसवा का उत्तरी पूर्वी क्षेत्र, ऐराया विकास खण्ड का मध्यवर्ती और पश्चिमी क्षेत्र, विजयीपुर का मध्यवर्ती भाग का कुछ क्षेत्र तथा धाता विकास खण्ड का उत्तरी और उत्तरी पश्चिमी क्षेत्र इत्यादि सभी स्थानो में मिलती है। इन सभी स्थानों में वर्षा ऋतु में पानी भर जाने से दल–दल बन जाते है। ऐसे क्षेत्रों में मात्र धान की फसलें उगायी जाती है। ये मत्स्यपालन के लिए भी उपयुक्त क्षेत्र होते हैं।

स- वन एवं बीहड भूमि :-

वर्तमान समय मे जनपद मे वनों का भाग बहुत कम है। थोडे बहुत जो वन मिलते हैं वह उन्ही भागो में है जहाँ पर कृषि सम्भव नहीं है। इन वनों में विशेषकर जलौनी लकडियॉ एवं कटीली झाडियॉ मिलती है। जनसंख्या के दबाव के कारण वन के अधिकांश भाग बन विहीन होते जा रहे है। जो कुछ वन मिलते है वे प्रमुखतः दलदली क्षेत्रों (Water logged areas) में मिलती है। इसके अतिरिक्त जिन अन्य स्थानों में वन मिलते है उनमें दरियाबाद, ललौली, रेटा, सेमरी, मानिकपुर, सेमौरी, रसूलपुर, भण्डारा तथा लमेहटा आदि के आसपास के भाग उल्लेखनीय है।

N
FATEHPUR DISTRICT
PHYSIOGRAPHY
GANGA RIVER
YAMUNA RIVER
Flood Affected Area/Eroded Area
Eroded Area
Water Logged Area
Forest Area
Plain Area
Rivers

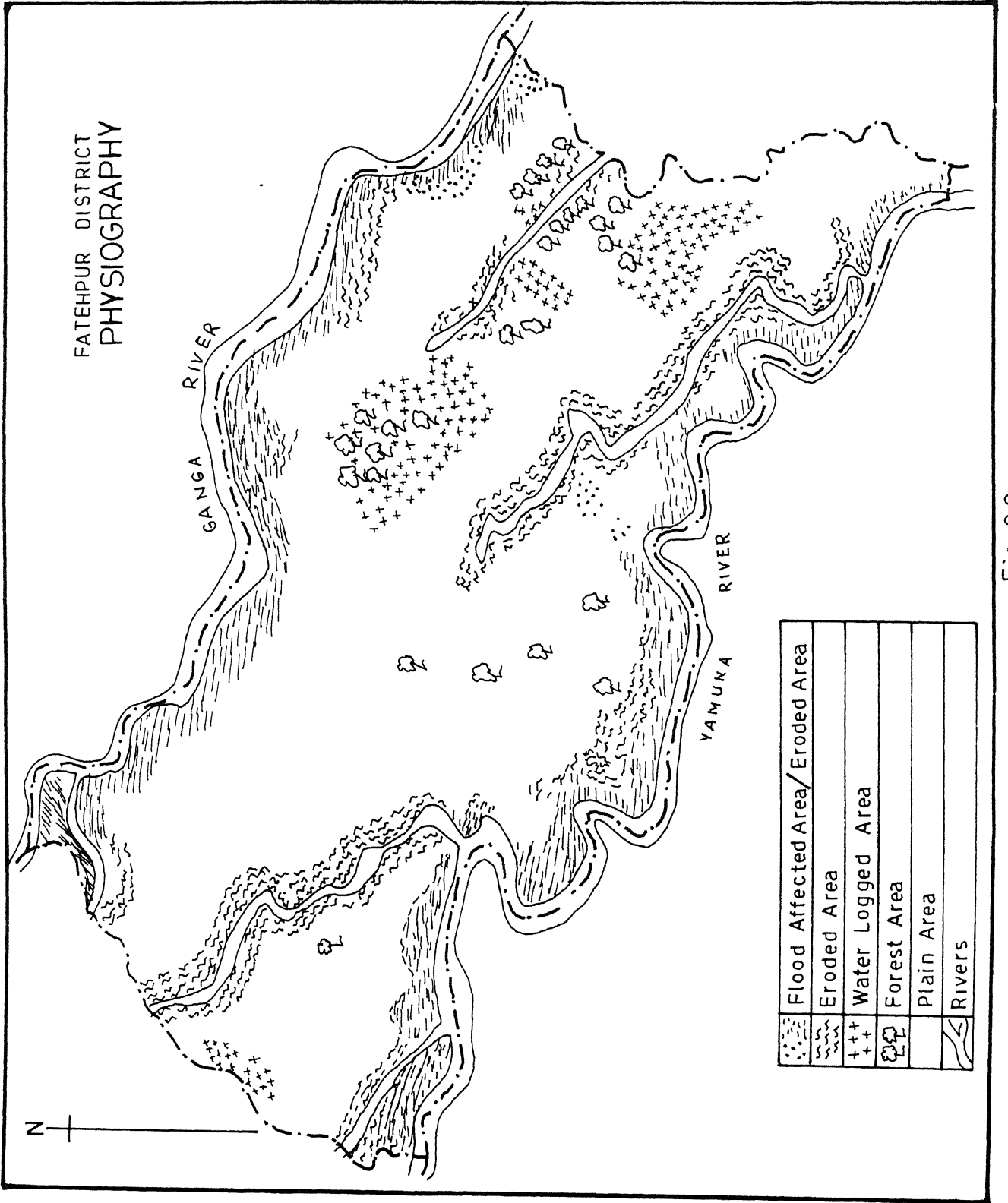



Fig 22

द- तराई क्षेत्र :-

अध्ययन क्षेत्र का सम्पूर्ण भाग गंगा–यमुना की जलोढ मिट्टी से आच्छादित है। अत इन नदियो के तट के किनारे बाढ़ से निर्मित सिमटी उपजाऊ मिट्टी से बना भाग तराई क्षेत्र कहलाता है। इसका ढाल नदियों की ओर रहता है। इसमे पर्याप्त नमी रहती है। इसीलिए इसमे गेहूँ, सरसों, लाही और असली की अच्छी उपज होती है।

२.३ भू-आकृतिक प्रदेश :-

अध्ययन क्षेत्र को मुख्य प्रवाह प्रणाली, मिट्टियो की बनावट और ढाल प्रवणता के आधार पर तीन प्रमुख भू–आकृतिक प्रदेशो मे बॉटा जा सकता है।

२.३.१ गंगा खादर :-

इस भूभाग का निर्माण प्रतिवर्ष बाढ़ के समय नदियों द्वारा लायी गयी जलोढ मिट्टी से हुआ है। जब बाढ के समय नदियों का जल, क्षेत्र मे फैल जातस है, तो नदियो के जल में धुली मिट्टी सिल्ट के रूप में सतह पर जमा हो जाती है। इसी जमा हुई मिट्टी के पर्त को खादर कहते हैं। पश्चिम में इसकी चौडाई अधिक पायी जाती है। जबकि पूरब की ओर इसकी चौड़ाई सकरी होती जाती है। इसे भिन्न–भिन्न स्थानों पर भिन्न–भिन्न नामों से पुकारा जाता है। जैसे कछार, कतरी और कच्छौहा इत्यादि इसमें अनेक प्रकार की आकृतियाँ नदी विसर्प, गोखुर, झील और नदी की रेत मिलती है। इसमें रबी, खरीफ, जायद अर्थात सभी फसलें उत्पादित होती है। खादर मैदान छोटी नदियो और नालों द्वारा निर्मित उबड–खाबड ढाल वाले अनुपजाऊ मिट्टियो से निर्मित भाग है जो केन्द्रिय बांगर भूमि से अलग स्थित है। इस क्षेत्र में मिलने वाले ऊँचे भाग गाँव और पुरवों के बरसात के लिए उपर्युक्त स्थल प्रदान करते हैं।

२.३.२ बांगर प्रदेश :-

बांगर प्रदेश गंगा–यमुना और उसकी सहायक नदियो की बाढ सीमा से ऊपर स्थित समतल मैदान है जो गंगा और यमुना के भृगु (Cliff) के मध्य पाया जाता है। इस भाग को उच्च भूमि और निम्न भूमि के रूप मे पुनर्विभाजित किया गया है।

अ- उच्च भूमि :-

भरपूर जल निकास वाला अधिक उपजाऊ तथा बलुई दोमट (Sand loam) मिट्टी से आच्छादित क्षेत्र है।

ब- निम्न भूमि :-

यह क्षेत्र विभिन्न ताल, झील और दलदल से आच्छादित है। यहाँ पर चिकनी मिट्टी पायी जाती है। इस क्षेत्र मे यत्र–तत्र रेह और ऊसर के अनुपजाऊ छोटे–छोटे क्षेत्र भी मिलते है। जो गॉवो के बसाव के लिए उपयुक्त क्षेत्र हो सकते है।

स- यमुना खादर :-

यह क्षेत्र भृगु (Cliff) तथा वास्तविक नदी प्रवाह के बीच मिलता है और उत्खात भूमि से आक्रान्त है। यह यमुना खादर गंगा खादर की तरह न तो उपजाऊ है और न ही कृषि योग्य है। इसीलिए इसमे गगा खादर की तुलना मे जनसख्या का घनत्व कम पाया जाता है।

२.४ अपवाह तन्त्र :-

जनपद की प्रवाह प्रणाली मुख्यत. गगा, यमुना तथा उसकी सहायक नदियों द्वारा निर्मित है। (चित्र २.३) अध्ययन मे गंगा की एकमात्र सहायक नदी पाण्डु है। जिसका प्रवाह उत्तर पूर्व की ओर है। यमुना की प्रमुख सहायक नदियों मे रिन्द, नन, ससुर खदेरी बडी और छोटी नदियॉ है। जिनका प्रवाह दक्षिण पूर्व की ओर है। (सामाजार्थिक समीक्षा फतेहपुर १९९४–९५, पृष्ठ ६) दोनो नदियॉ कानपुर जनपद की सीमा से प्रवेश करती हुई दक्षिण पूर्व की ओर एक दूसरे के समानान्तर प्रवाहित होती हुई अध्ययन क्षेत्र की सीमा छोडते ही कौशाम्बी एवं इलाहाबाद जनपद मे प्रवेश कर जाती है।

२.४.१ गंगा नदी प्रवाह :-

अध्ययन में गगा नदी का सम्पूर्ण बहाव लगभग ११२ किमी० मिलता है। गंगा की एक मात्र सहायक नदी पाण्डु है जो जनपद के उत्तर पश्चिम किनारे के अति छोटे क्षेत्र में प्रवाहित होती है। यहॉ विस्तृत खादर भूमि मिलती है। जो रबी में अत्यधिक फसलें प्रदान करती है और गर्मियो के समय में खरबूजा, तरबूज तथा सब्जियॉ आदि उगाने मे प्रयोग की जाती है। सामान्य रूप से गंगा और यमुना नदियों का प्रवाह मार्ग पश्चिम से पूर्व की ओर है किन्तु गंगा का प्रवाह असनी, भिटौरा, शिवराजपुर मे दक्षिण से उत्तर की ओर होने से इन स्थानों पर गंगा का विशेष महत्व है अतः इन स्थानों पर धार्मिक पर्वो पर स्नान हेतु अनेक घाट बने हुए हैं।

२.४.२ यमुना नदी प्रवाह :-

यमुना नदी जनपद की दक्षिणी सीमा बनाती है। यह अत्यधिक विस्तृत और लम्बी

FATEHPUR DISTRICT
DRAINAGE
N
GANGA RIVER
YAMUNA RIVER
Pandu R.
Rind R.
Sasur Khaderi Bari River
Sasur Khaderi Chhoti River
BM 1195
Δ 124
BM 117.4
119
117
111.4
110.6
106.6
BM 104.6
Δ 111
RIVERS
LAKES/JHILS/ TALS
Δ 111 BM/Δ HEIGHT IN METERS FROM MSL
10 0 10 20
km

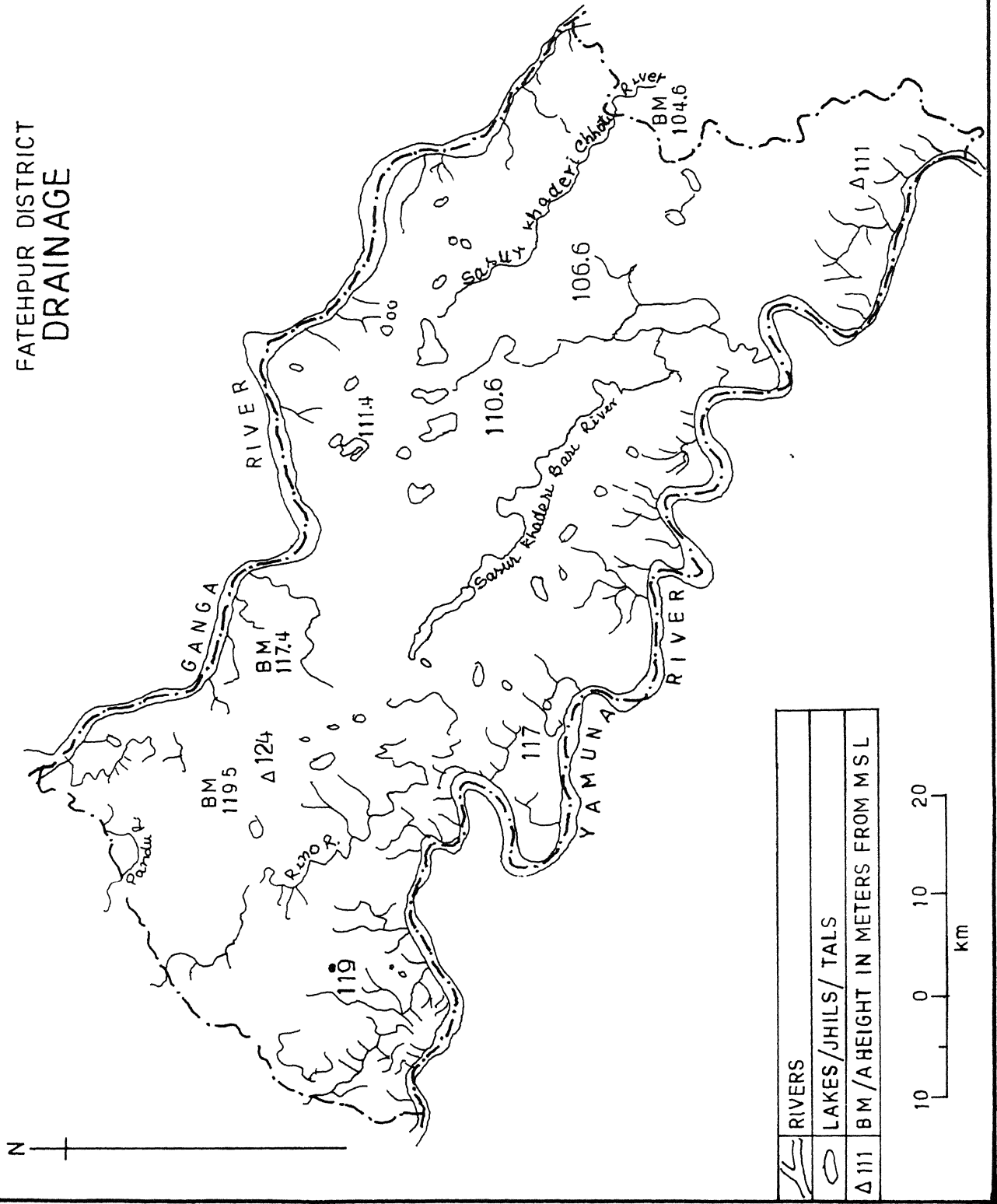



Fig 23

प्रवाह (लगभग १६५) वाली है। इसके प्रवाह क्षेत्र मे ऊबड–खाबड एव उत्खात भूमि मिलती है इसका सम्पूर्ण प्रवाह क्षेत्र ३८८८ वर्ग किमी० है। इसकी प्रमुख सहायक नदियॉ रिन्द, नन और ससुर खदेरी बडी व छोटी है जो दक्षिण पूर्व की ओर प्रवाहित होती है। रिन्द नदी अलीगढ जनपद की एक झील से निकलती है और टेढी–मेढी गति से बहती हुई अनेक कन्दराओ एव खड्डो का निर्माण करती हुई सराय टोली गॉव के पास फतेहपुर जनपद में प्रवेश करती है। यह जनपद मे केवल ४८ किमी० की लम्बाई में बहती है एव दरियाबाद गगोली के बीच यमुना नदी मे मिल जाती है यहॉ पर धारा सकरी और बहाव अति तीव्र है। नन नदी कानपुर जनपद की रनिया झील से निकलती है तथा मानेपुर ग्राम के पास फतेहपुर जनपद मे प्रवेश करती है। इसका कुल प्रवाह क्षेत्र १६ किमी० है। यह रिठवा के पास यमुना नदी मे मिल जाती है।

२.४.३ ससुर खदेरी नदी :-

इस नदी का अध्ययन दो भागो मे विभक्त किया जा सकता है बडी शाखा मानपुर गॉव के पास से निकलती है तथा गौली होती हुयी जनपद की सीमा को छोडकर आगे निकल जाती है। इसका प्रवाह क्षेत्र जनपद के दक्षिण पूर्वी भाग में फैला है छोटी शाखा भिटौरा विकास खण्ड से एक छिछले नाले के रूप मे निकलकर कोटर के पास यमुना मे मिल जाती है। यह जनपद के दक्षिण–पश्चिम के बहुत ही लघु क्षेत्र को आच्छादित करती है।

उपर्युक्त नदियो के साथ ही साथ अनेक झील और दलदल आदि अध्ययन क्षेत्र की प्रवाह प्रणाली के निर्माण मे सहयोग देते है। जनपद के मध्यवर्ती निम्न मैदान के पूर्वी, पश्चिमी क्षेत्र मे इनकी अधिकता है। ये झीलें वर्षा ऋतु में अत्यधिक मात्रा में जल का सचयीकरण कर लेती है जिससे इनसे छोटी–छोटी नदियो एव नालो का निर्माण होता है। जनपद के प्रमुख झीलो मे क्रमश मुरौना, फर्सी, गढी, मकनपुर, छीतमपुर, मलवा, लखना, सुखेली, महरहा, कंसपुर, कुरवा, अमीना, बिलौना, अम्तरा, टेनी, मझटेनी, सिम्रहटा, मोहीद्दीनपुर, सलेमपुर, अजौली, बछरौली, खडगपुर, हवेली, गोवर्धनपुर, लक्ष्मीताल, सूया और मथमैय्या आदि का नाम उल्लेखनीय है। इनमे से अधिकाश झीले ग्रीष्म ऋतु में सूख जाती है। (जिला गजेटियर, फतेहपुर, १९८० पृष्ठ ६)

२.५ जलवायु :-

सामान्यत जनपद की जलवायु उष्ण मानसूनी प्रकार की है जो कोपेन महोदय के

Cwg थार्न श्वेट के CAW तथा द्रिवार्था Caw जलवायु वर्ग के अन्तर्गत आती है। इसके कारण वर्ष मे तीन ऋतुए १–ग्रीष्म ऋतु–मार्च से मध्य जून तक, २–वर्षा ऋतु– मध्य जून से अक्टूबर तक और, ३–शीत ऋतु– नवम्बर से फरवरी तक मिलती है। सामान्यतः शीतऋतु ठडा, शुष्क और सुहावना, ग्रीष्मऋतु झुलसने वाला धुलभरा असहय तथा वर्षा ऋतु उमसदार मौसमी दशाओ वाला होता है।

२.५.१ तापमान :-

सारिणी २१ से स्पष्ट है कि जनपद मे जनवरी वर्ष का सबसे ठण्डा महीना होता है। इस माह का औसत तापमान १६ १५ से०ग्रे० (अधिकतम २३ ४° सेटीग्रेट और न्यूनतम ८ ६° से०ग्रे०) पाया जाता है। शीतल हवाओं के चलने पर यह तापमान कभी–कभी और भी नीचे गिर जाता है जिससे रात्रि अत्यधिक ठण्डी और तुषार युक्त हो जाती है। फरवरी के बाद बहुत शीघ्रता से तापमान बढता है फलत मई माह का प्रतिदिन का तापमान २३ ३° से०ग्रे० तक पहुॅच जाता है। ग्रीष्म ऋतु मे उष्ण एवं शुष्क मौसम होता है तथा इसमे चलने वाली लू अत्यधिक गर्म और कष्टकारक होती है। इस समय अधिकतम तापमान ४५° से०ग्रे० रहता है किन्तु जैसे ही ग्रीष्म ऋतु समाप्त होती है और मानसून का जून के अन्त मे आगमन होता है तापमान कम होने लगता है। जुलाई और अगस्त मे अधिकतम तापमान कम होने लगता है। जुलाई और अगस्त में अधिकतम क्रमशः ३३ ८° से०ग्रे० और ३२ १०° से०ग्रे० तथा न्यूनतम क्रमश. २६ ७० से०ग्रे० और २५ ६° से०ग्रे० पाया जाता है। अगस्त की तुलना मे सितम्बर और अक्टूबर माह के अधिकतम तापमान में थोडी वृद्धि होती है किन्तु अक्टूबर से अधिकतम एवं न्यूनतम दोनो ही तापमानो मे निरन्तर गिरावट आने लगी है जिससे दिसम्बर माह का अधिकतम तापमान २४ ५० न्यूनतम ६° से०ग्रे० तक पहुॅच जाता है।

२.५.२ वायुदाब और हवायें :-

वायुदाब एव हवाओ की गति और दिशा पर अध्ययन क्षेत्र में वर्षा और आर्द्रता आदि की मात्रा पर निर्भर करता है। दिसम्बर और जनवरी मे वायुदाब १०२० मिलीबार पाया जाता है परन्तु पश्चिमी अवदाबो के कारण कभी–कभी यह वायुदाब लगभग १०१२ मिलीबार तक गिर जाता है। मई माह मे जनपद का वायुदाब लगभग १००० मिलीबार होता है किन्तु बाद मे धरातल के अत्यधिक गर्म होने के कारण N.I.T.C. के उत्तर की ओर बढने के कारण इसकी प्रवृत्ति पश्चिम की ओर तथा बहुत दूर तक बढ़ाने वाली होती है। वर्षा ऋतु को छोडकर इस ऋतु मे हवाओं की दिशा सामान्यतया पश्चिमी और उत्तर पश्चिमी होती है।

जनपद फतेहपुर - जलवायुविक विशेषताऍं

क्र०स०	माह	तापमान अधिकतम (से० ग्रे०)	तापमान न्यूनतम (से० ग्रे०)	हवा की गति किमी०/घण्टा	आर्द्रता प्रतिशत मे ०८३०hrs	वर्षा से०मी० के दिन	वार्षिक वर्षा	मेघाच्छादन
१	जनवरी	२३ ४	८ ६	३ १	७४	२ ०४	२ १	२ ३
२	फरवरी	२६ ६	११ १	४ १	६७	१ ६७	१ ७	१ ६
३	मार्च	३३ १	१६ ३	५ ५	४७	१.००	१ ०	१ ४
४	अप्रैल	३८ ६	२२.१	५ ७	३७	० ६१	० ५	१ ३
५	मई	४२.३	२७ ३	६ ४	३६	० ४७	० ५	१ ३
६	जून	४० १	२८ ८	७.०	५४	६ ६८	५ ०	३ ४
७.	जुलाई	३३ ८	२६ ७	५ ६	८१	२८ ६३	१२ ६	५ ७
८	अगस्त	३२ १	२५.६	४ ८	८६	२८ ०१	१३ ७	५ ६
९	सितम्बर	३२.१	२५ ६	४ ०	८२	१४.४४	८ १	३.६
१०.	अक्टूबर	३२ ८	२० ०	२ ५	६६	३.६१	२.०	१ ५
११.	नवम्बर	२६ ०	१२.७	२ ३	६३	० १६	० ३	० ८
१२	दिसम्बर	२४ ५	६ ०	२ ५	७२	०.५६	० ६०	१ ३
वार्षिक औसत/ येाग		३२ ५	१६.५	४ ५	६४	८८ ५१	४८ १	२ ५

(1) Climotological Tables of observatories in India, Meteorological Deptt (1967)

(2) Agricultural Atlas of Uttar Pradesh (Nainital G B Pant Uni 1973, P P 106-107)

सारिणी २ १ के अनुसार अध्ययन क्षेत्र मे हवाओं की वार्षिक औसत गति ४.५ किमी० प्रति घटा पायी जाती है। जनवरी माह मे हवाओं की गति ३ १ किमी० प्रति घटा होती है जबकि मई–जून मे यह बढकर ६ ४ और ७ किमी० प्रति घंटा तक पहुॅच जाती है जो नवम्बर माह मे पुन घटकर मात्र २.३ किमी० प्रति घंटा हो जाती है। मई और जून की हवाये शुष्क गर्म और धूल भरी होती है। इन्हे ही मध्य गगा के मैदान मे 'लू' कहते है। ध्यान देने योग्य यह बात कि पूर्वी, उत्तरी–पूर्वी और दक्षिणी, पूर्वी हवाये सामान्यतय वर्षा युक्त मेघगर्जन तूफानयुक्त होती है किन्तु वर्षा ऋतु के उपरान्त ये हवाये सामान्य गति से चलने लगती है।

२.५.३ आर्द्रता और वर्षा :-

ये दोनो ही तत्व जलवायु के सबसे महत्वपूर्ण तत्व है क्योकि ये किसी भी स्थान या क्षेत्र की वनस्पति, मिट्टी और कृषि को पूर्णतया प्रभावित करते है। सारिणी २ १ से स्पष्ट है कि फतेहपुर जनपद की आर्द्रता वार्षिक ६४ प्रतिशत है। अप्रैल माह मे यहाॅ पर कम आर्द्रता लगभग ३७ प्रतिशत और अधिकतम अगस्त माह मे लगभग ८६ प्रतिशत मिलती है। वर्ष के ३ माह क्रमश जुलाई, अगस्त, सितम्बर जो कि वर्षा वाले कहलाते है, मे औसतन आर्द्रता लगभग ८३ प्रतिशत मिलती है और यही आर्द्रता उच्च तापमान से मिलकर मौसम उमस भरा और कष्टकारक बना देती है। ग्रीष्म मानसून के चले जाने पर साधारणत आर्द्रता गिरती है और दिसम्बर जनवरी तक यह उच्च स्थानों पर नाममात्र की ही अकित की जाती है। ग्रीष्म ऋतु मे दोपहर के समय कभी–कभी आर्द्रता ३० प्रतिशत से भी कम हो जाती है जिससे मौसम शुष्क हो जाता है।

फतेहपुर जनपद उत्तर प्रदेश के अन्य जनपदो की तुलना मे सबसे कम वर्षा वाला जनपद है किन्तु यदि अलग से जनपद की वर्षा का अध्ययन करे तो ज्ञात होता है कि यहाॅ वर्षा मध्यम स्तर की है, जिसका वार्षिक वर्षा लगभग ८८.५ से०मी० है। इसमें से लगभग ६२ ६१ प्रतिशत वर्षा वर्ष के चार महीनो (मध्य जून से मध्य अक्टूबर तक) में मिलती है। यह वर्षा बगाल की खाडी की तरफ से आने वाली मानसून की दक्षिणी पश्चिमी शाखा से प्राप्त होती है। वर्षा से सम्बन्धित कुल प्राप्त आकडों पर दृष्टिपात करने से प्रतीत होता है कि नवम्बर–अप्रैल सबसे शुष्क माह (क्रमश. ०.१६ सेमी० और ० ६१ सेमी०) है जबकि जुलाई सबसे अधिक वर्षा (२८.६३ सेमी०) वाला माह है। जनवरी माह में भूमध्य सागरीय चक्रवातो से लगभग २.० सेटी०मी० वर्षा होती है जो कि रबी की फसल के लिए बहुत लाभकारी है। किन्तु यही चक्रवात भयकर आँधी तूफान से मिलकर फरवरी–अप्रैल माह मे कभी–कभी खडी

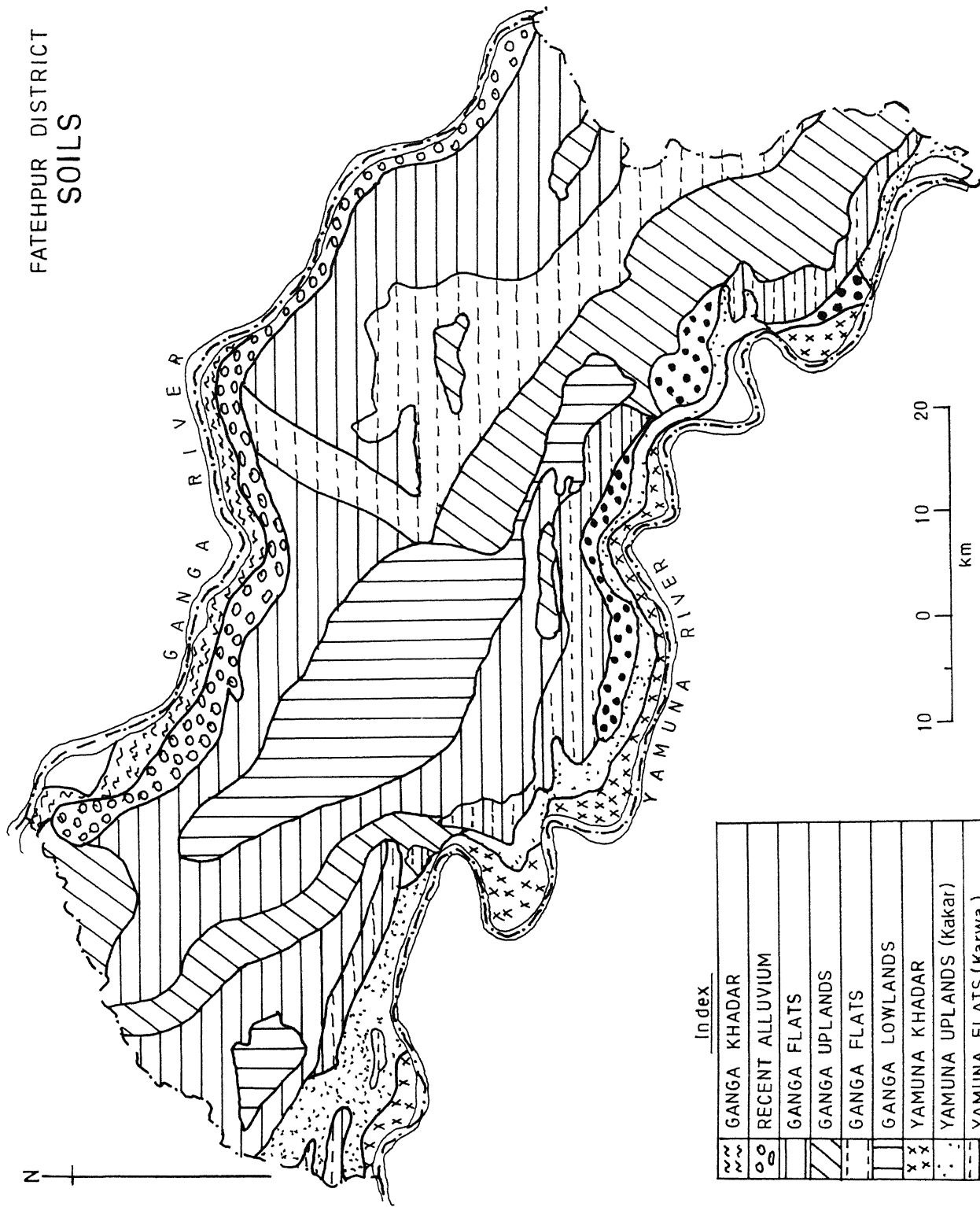
फसल के लिए बहुत नुकसान देय होते है। मौसम विज्ञानवेताओ द्वारा ऐसा अनुमान किया गया है कि क्षेत्र मे कुल मिलाकर सम्पूर्ण वर्ष मे लगभग ४८ दिन वर्षा वाले होते है। जिनमें लगभग ४१ दिन वर्षा ऋतु मे मिलते है। अध्ययन क्षेत्र में वर्षा का वितरण पूरब से पश्चिम की ओर कम हो जाता है। उदाहरणार्थ खागा में ६७ सेमी० फतेहपुर मे ८८.५ सेन्टी मी० वार्षिक वर्षा मिलती है। कुछ अपवादो को छोडकर फतेहपुर जनपद के अधिकांश क्षेत्र मे पर्याप्त वर्षा प्राप्त होती है किन्तु जहॉ पर वर्षा कम होती है वहॉ पर सिचाई की व्यवस्था से कृषि की जाती है।

२.६ मृद्रा प्रकार :-

फतेहपुर जनपद द्वाब क्षेत्र का भाग है जिसके कारण गंगा और यमुना नदियो द्वारा बिछायी गयी उपजाऊ जलोढ मिट्टी से सम्पन्न है। गगा यमुना की इस मिट्टी मे अपनी पदार्थ भिन्नता निर्माण की प्रक्रिया मे अन्तर है और अन्य विशेषताओ के कारण अध्ययन क्षेत्र मे कई प्रकार की मिट्टियो को जन्म देती है। अध्ययन क्षेत्र मे बुलई व भूड मिट्टी २ प्रतिशत, दोमट ४७ मटियार ७ प्रतिशत, सीगी मिट्टी १५ प्रतिशत, कावर मिट्टी १२ प्रतिशत, तराई एव कछार ५१ प्रतिशत, तथा चाचर एवं अन्य प्रकार की मिट्टी १२ प्रतिशत, पाई जाती है। (सामाजार्थिक समीक्षा, फतेहपुर १९९४–९५, पृष्ठ २) चित्र न० २.३ मे प्रदर्शित किया गया है।

२.६.१ गंगा खादर और कछारी मिट्टी :-

इस मिट्टी का फैलाव अध्ययन क्षेत्र के कुल क्षेत्र विस्तार के लगभग ३०,००० हे० अर्थात ६.८८ प्रतिशत भाग मे है। जनपद मे इसका विस्तार गगा नदी के पश्चिम से पूरब की ओर लगभग ५ किमी० चौडी एक सकरी पेटी के रूप मे मिलता है। नदी के पास तक यह भूरे रग की मिलती है। किन्तु ज्यो ही इसके उच्च किनारे को पार करते है इसका रंग घूसर भूरे से पीले भूरे मे बदल जाता है। इस प्रकार की मिट्टी में रबी और जायद की फसले ककडी, खीरा, तरबूज और कुछ सब्जियॉ उगायी जाती है। नदियों के ऊॅचे–ऊँचे किनारे होने के कारण तथा मिट्टी के कम उपजाऊ होने के कारण यहॉ पर निम्न कोटि की फसल ज्वार, बाजरा, अरहर आदि खरीफ में तथा जौ, चना, लाही आदि की मिली–जूली फसले रबी मे उत्पन्न की जाती है। यहॉ सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि इस सम्पूर्ण प्रदेश में जल की कमी अथवा सतह से अधिक गहराई में जल मिलने के कारण बहुत सी समस्याओं का सामना करना पडता है।

FATEHPUR DISTRICT
SOILS
N
GANGA RIVER
YAMUNA RIVER
Index
GANGA KHADAR
RECENT ALLUVIUM
GANGA FLATS
GANGA UPLANDS
GANGA FLATS
GANGA LOWLANDS
YAMUNA KHADAR
YAMUNA UPLANDS (Kakar)
YAMUNA FLATS (Karwa)
YAMUNA LOWLANDS (Kabar)
10
0
10
20
km

अ- गंगा की समतल भूमि :-

इस प्रकार की भूमि मुख्यत बिन्दकी एव खागा तहसीलो मे मिलती है। यह कुल क्षेत्र के लगभग १६,३८,२८६ हे० अर्थात ४५.६ प्रतिशत क्षेत्र मे विस्तृत है। वर्षा ऋतु मे जल के सचय के कारण इसकी भूमि का कुछ क्षेत्र क्षारीय मिट्‌टी के अर्न्तगत आता है। यह मुख्य रूप से खागा तहसील मे मिलती है। इस अल्प क्षारीय क्षेत्र को छोडकर शेष पूरा क्षेत्र फसल उपज की दृष्टि से बहुत अच्छा है क्योकि इस सम्पूर्ण उप प्रदेश में पर्याप्त सिंचाई के साधन अर्थात नहर और कुँओ की व्यवस्था है।

ब- गंगा उच्च भूमि :-

इस प्रकार की भूमि जनपद के मध्यवर्ती भाग मे लगभग ७५,००० हे० अर्थात १४ ३८ प्रतिशत क्षेत्र मे एक चौडी पेटी के रूप मे पाया जाता है। इस पेटी का फैलाव दक्षिण—पूरब की ओर कौशाम्बी जनपद की सीमा तक विस्तृत विभिन्न परगनो—फतेहपुर तेलियानी, हसवा और धाता तथा पश्चिम के कुछ क्षेत्रो यथा देवमई, अमौली और खजुहा मे पाया जाता है। इस मिट्‌टी का रग पीला भूरा है जो बलुई चिकनी उपजाऊ मिट्टियो से मिलकर और दानेदार परत का निर्माण करती है। इस मिट्‌टी मे जहॉ कही भी सिचाई की उचित व्यवस्था है सभी प्रकार की फसले उगायी जाती है इन्ही कारणों से यह भाग जनपद का सबसे समृद्ध क्षेत्र है।

स- गंगा निम्न भूमि :-

इस भूमि का फैलाव लगभग ५०,००० हे० अर्थात १०.२३ प्रतिशत भूमि पर मिलता है। इस पेटी का आकार गोल है। जिसका विस्तार जनपद के मध्यवर्ती भाग मे है। इसके अन्तर्गत बिन्दकी और फतेहपुर तहसीले है साथ ही इसमें कोडा ओर गाजीपुर परगनों का कुछ भाग आता है। वर्षा ऋतु के समय यह क्षेत्र प्रचुर मात्रा में जल का संचय कर लेता है जिसके परिणामस्वरूप यहॉ मात्रा में झीलें बडे तालाब पाये जाते है। यहॉ पर जल प्रवाह मे नियमितता पायी जाती है किन्तु जहॉ पर जल स्थिर हो जाता है वहॉ की मिट्‌टी क्षारीय हो जाती है। यह धीरे—धीरे ऊसर भूमि में परिवर्तित हो जाती है एव कृषि के अयोग्य हो जाती है। यहॉ मुख्यत खरीफ की धान की फसल होती है।

२.६.२ यमुना खादर और उच्च भूमि :-

इस भूमि का फैलाव गंगा खादर से कम क्षेत्र में पाया जाता है। यमुना खादर मे

बडे–बडे विस्तृत खड्ड मिलते है। यह उत्खात भूमि ककरीली व पथरीली सरचना वाली मिट्टी से निर्मित है। ये मिट्टियॉ फतेहपुर तहसील के यमुना से सलग्न सम्पूर्ण क्षेत्र मे नदी के सहारे एक पेटी के रूप मे पायी जाती है। इसके अतिरिक्त इनका विस्तार नन नदी के आस पास वाले क्षेत्र मे भी मिलता है। खागा तहसील मे इनका विस्तार यमुना से सलग्न दोनो विकास खण्डो मे विजयीपुर और धाता मे मिलता है। धाता में इसका क्षेत्र घुर दक्षिणी भाग मे केन्द्रित है। प्रतिवर्ष वर्षा ऋतु मे जब यमुना मे बाढ आती है तो यमुना खादर भूमि के कन्दरा खड्ड दृढता से अपरिदित होते है। यमुना खादर क्षेत्र उतना उपजाऊ नही है जितना की गगा खादर। यहॉ मुख्यत मोटे अनाजो की कृषि की जाती है।

यमुना खादर से संलग्न उच्च भूमि की मिट्टी एक सकरी पेटी के रूप मे लगभग ४,३१,५०८ हे० अर्थात १० १५ प्रतिशत क्षेत्र में विस्तृत है। सामान्यतः यह मिट्टी लाल रग की होती है जो बुन्देल खण्ड राकर (Rakar) मिट्टी से मिलती है। यहॉ क्वार्टजाइट और ग्रेनाइट बहुत होती है। इस क्षेत्र मे जल की कमी के कारण मोटे अनाज की फसले जैसे चना, ज्वार, बाजरा, सरसो मक्का, रेडी तथा सब्जियॉ आदि उगायी जाती है।

अ- यमुना की समतल भूमि और निम्न भूमि :-

यमुना समतल भूमि विस्तार यमुना खादर उच्च भूमि से दूर मिलता है। इसका फैलाव अध्ययन क्षेत्र मे लगभग ४,१४,१०७ हे० अर्थात ६ ७४ प्रतिशत भाग पर है। स्थानीय भाषा मे इसे पद्दा और मरवा नाम से जानते है। जो कि बुन्देल खण्ड की परवा व मार मिट्टी से बहुत साम्यता लिए है। इसका रग सतह पर भूरे रग से धूसर भूरा तथा गहरा भूरा मिलता है। जबकि सतह के नीचे इसका रंग पीला मिलता है। इस मिट्टी में विभिन्न प्रकार की फसले धान, चना, बेझर और सरसो आदि उत्पादित होती है, यमुना निम्न भूमि सामान्यतया अध्ययन क्षेत्र के भीतर भागो में स्थित है। इसका रग भूरे से गहरा घूसर रग वाला होता है। इससे वर्ष पर्यन्त ३३ प्रतिशत मिट्टी मिलती है। और परिमित रूप मे यह मध्यम श्रेणी की क्षारीय मिट्टी होती है। इस उपप्रदेश की मिट्टी बुंदेल खण्ड की मार अथवा काबर (Kabar) से बहुत साम्य रखती है। यह मिट्टी नमी मिलने पर बैठती है। और सूखने पर इसमें दरार पड जाती है।

इसमे गहराई तक जोताई करनी पडती है। यह मिट्टी उपजाऊ और अच्छी फसल देने वाली होती है। इसमें सिचाई की उचित और पर्याप्त सुविधा की आवश्यकता होती है।

सारणी - २२

जनपद फतेहपुर भूमि उपयोग का स्थानिक प्रतिरूप १९९१-९२

(प्रतिशत मे)

क्र0सं0	वर्ष/विकास खण्ड	शुद्ध बोया गया क्षेत्र	वर्तमान परती +अन्य परती	कृर्षि योग्य बंजर भूमि	ऊसर और कृषि के अयोग्य भूमि	वन, चारागाह, बाग, वृक्ष झाड़ियाँ	कृषि के अतिरिक्त अन्य उपयोग की भूमि
१	देवभई	७६ ५०	७ ७८	२ ७७	२ ६१	१ ६२	८ ४२
२	मलवा	५८ ६४	१६ ५७	२ ७१	३ ०२	४ ३६	११ ३७
३	अमौली	७६ ६६	१० ०१	२ ६६	१ ६६	१ ५०	७ ८२
४.	खजुआ	७२ ४०	६ ०६	४ १८	२ ३६	२ २६	६ ७२
५	तेलियानी	६६ ७७	८ २४	४ २०	२ २६	५ २३	१० २७
६	भिटौरा	६६.४१	६ २८	३ ०७	४ २८	३ ५२	१३ ४४
७	हसवा	७२ ६२	११ ४०	१ ६०	२ २८	३ ४८	८ ६२
८.	बहुआ	७६ ११	६ ८१	२ १६	२.१६	३ ४०	६ ३३
६.	असोथर	७२.४२	८ ४६	३ ७०	१ ६०	१ ४६	१२ ०६
१०.	हथगॉम	६७ ०६	१२ १६	४ ०८	३ ५५	२ २६	१० ८३
११	ऐराया	६०.४४	१० ६३	४ ६२	६ ४०	५.५५	१२ ३७
१२	विजयीपुर	६८.८१	११ ५६	२ ५७	३ ४०	१ ६५	११ ७१
१३.	धाता	६६ ०६	१२ २६	२ ६२	३ २२	१ ८६	१० ६८
	जनपद	६६ ६३	१० ६७	३ १८	३ ००	२ ६२	१० ६०

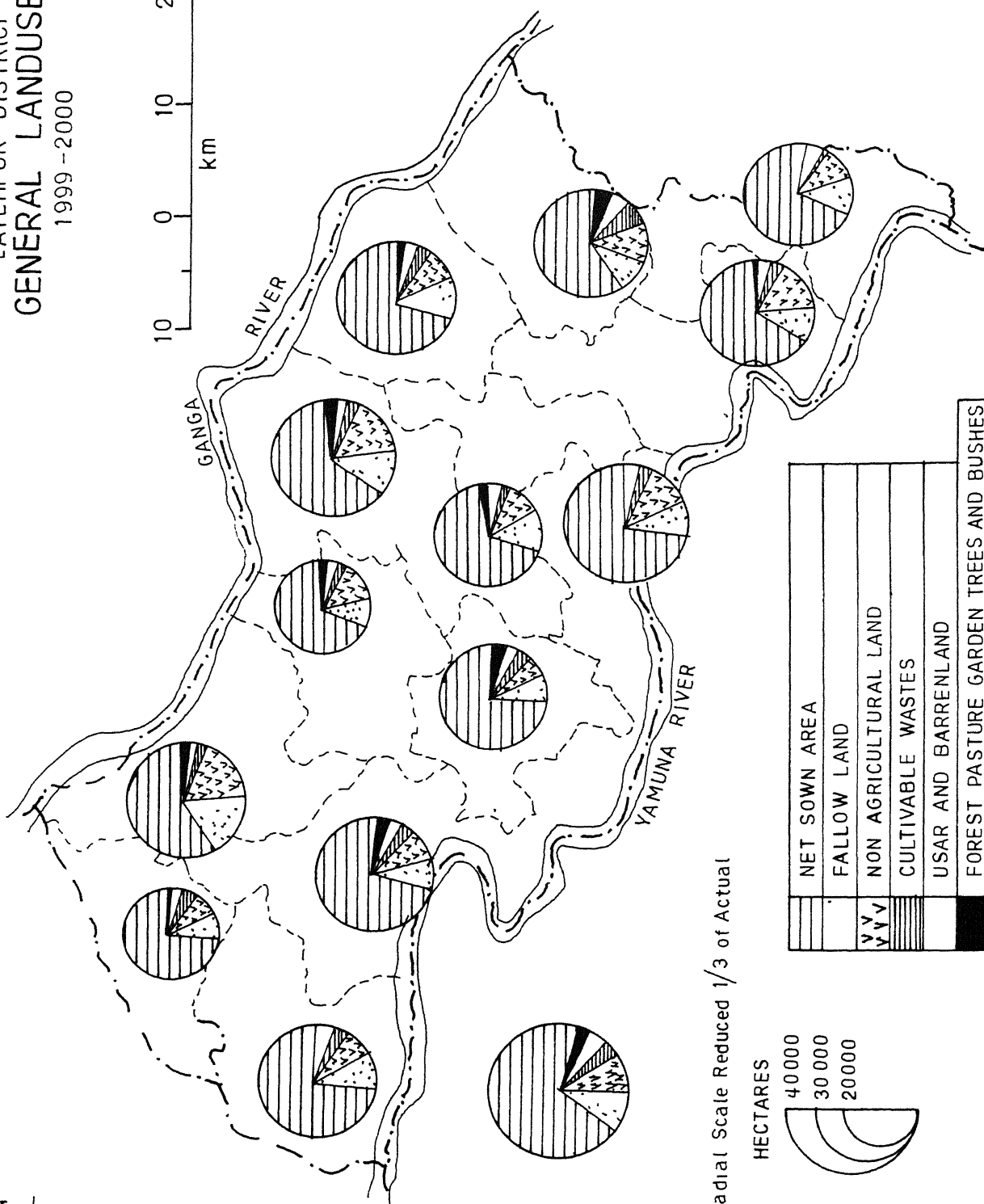
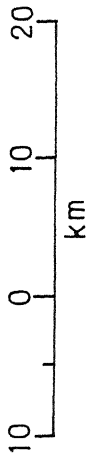
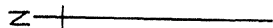
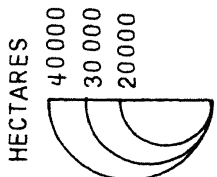
स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, १९९४ पृष्ठ ३५–३६

२.७ वनस्पति :-

प्राचीन समय से फतेहपुर जनपद मे उष्ण कटिबन्धीय पतझड वनों का बहुत ही सघन आवरण उपलब्ध था किन्तु जनसख्या वृद्धि के कारण नित्य नवीन बस्तियॉ बसने एव कृषि के प्रसार से ये वन धीरे–धीरे नष्ट होते गये। वर्तमान समय में ऐसा कोई नही है जिससे विशेष वन के नाम से अभिहित किया जा सके। आज की उपलब्ध वनस्पति के अन्तर्गत वन चारागाह, बाग–बगीचा और झाडियॉ आदि सभी सम्मिलित है जो जनपद के लगभग १३७५६ हे० अर्थात २६२ प्रतिशत क्षेत्र मे मिलते है। यदि विकास खण्ड स्तर पर वनस्पति के वितरण का आकलन करे तो स्पष्ट होता है कि ऐराया विकास खण्ड में सर्वाधिक ५.५५ प्रतिशत वन मिलते है जबकि असोथर और अमौली विकास खण्डों मे इनका विस्तार सबसे कम (क्रमश १४६ प्रतिशत तथा १५० प्रतिशत क्षेत्र) पाया जाता है। जनपद में ऐराया के बाद क्रमश तेलियानी ५२३ प्रतिशत का स्थान है। इसमे चारागाह क्षेत्र सबसे अधिक मिलता है। इनके अतिरिक्त मलवा ४३६ प्रतिशत मिटौरा ३५२ प्रतिशत हसवा ३४८ प्रतिशत बहुआ ३४० प्रतिशत खजुहा २२६ प्रतिशत हथगॉव २२६ प्रतिशत विजयीपुर १६५ प्रतिशत देवभई १६२ प्रतिशत धाता १८६ प्रतिशत अमौली १.५० और असोथर १४६ प्रतिशत आदि है। इस प्रकार जनपद के ६ विकास खण्डो मे वनस्पति का प्रतिशत क्षेत्रीय औसत (२.६२ प्रतिशत) से अधिक है। जबकि ७ विकास खण्डो मे यह कम है, यद्यपि सम्पूर्ण क्षेत्र में मूल प्राकृतिक वनस्पति समाप्त हो चुकी है तथापि दोनो मुख्य नदियों गंगा और यमुना तथा उसकी सहायक नदियो के किनारे ढाक बबूल आदि के पेड तथा सरपत, कास आदि पाये जाते है। क्षेत्र के अन्य वृक्षो मे प्रमुखतया आम, महुआ, कैथा, नीम, आवला, अमरूद, पपीता, नीबू, जामुन, कटहल, पीपल और बरगद आदि मिलते है। इनके अतिरिक्त गंगा खादर क्षेत्र मे सरपत और एक भद्दी मोटी घास जो क्षेत्रीय भाषा मे हाथी घास कहलाती है, मिलती है। सन् १६६१–६२ के आकडो के अनुसार फतेहपुर जनपद मे वन, चारागाह, बाग बगीचों के अन्तर्गत मात्र २६२ प्रतिशत क्षेत्र सम्मिलित था जो प्रोदेशिक (१७४२ प्रतिशत) और राष्ट्रीय (१६.४७ प्रतिशत) औसत की तुलना में बहुत ही कम है। इससे पर्यावरण पर बढते खतरे का स्पष्ट संकेत मिलता है।

२.८ भूमि उपयोग और शस्य प्रतिरूप :-

प्राचीनकाल मे फतेहपुर जनपद सघन जगलो से घिरा था। जनसख्या की वृद्धि के परिणामस्वरूप भूमि के प्रयोग मे अत्यधिक वृद्धि हुई जिससे जंगलो को भारी स्तर पर कटायी कर भूमि कृषि कार्यो केलिए बनायी गयी जैसा कि सारिणी २.२ तथा चित्र सं० २.४ के

EATEHPUR DISTRICT
GENERAL LANDUSE
1999 - 2000
N
10
0
10
20
km
GANGA
RIVER
YAMUNA RIVER
Radial Scale Reduced 1/3 of Actual
HECTARES
40000
30 000
20000
NET SOWN AREA
FALLOW LAND
NON AGRICULTURAL LAND
CULTIVABLE WASTES
USAR AND BARRENLAND
FOREST PASTURE GARDEN TREES AND BUSHES

प्रतिशत) का सर्वोच्च स्थान था जिसके बाद अवरोही क्रम मे क्रमश. तेलियानी (४.२० प्रतिशत) खजुहा (४.१८ प्रतिशत) हथगाम (४ ०८ प्रतिशत) असोथर (३.७० प्रतिशत) भिटौरा (३१ ०७ प्रतिशत) अमौली (२.६६ प्रतिशत) धाता (२ ६२ प्रतिशत) देवमई (२.७७ प्रतिशत) मलवा (२ ७१ प्रतिशत) विजयीपुर (२ ५७ प्रतिशत) बहुआ (२.१६ प्रतिशत) और हसवा (१.६० प्रतिशत) आदि का स्थान है।

ऐराया विकास खण्ड मे कृषि योग्य बंजर भूमि के सर्वाधिक जमाव का प्रमुख कारण इसके मध्यवर्ती पश्चिमी और दक्षिणी क्षेत्रों का दलदली क्षेत्र के रूप में पाया जाना है। इन दलदली क्षेत्रो का उद्धार कर कृषि योग्य भूमि में वृद्धि की जा सकती है इसके विपरीत हसवा विकास खण्ड में सबसे कम कृषि योग्य बंजर भूमि (१ ६० प्रतिशत) मिलती है। यह विकास खण्ड लगभग पूरी तरह समतल एव उपजाऊ क्षेत्र के रूप मे पाया जाता है जिससे कृषि योग्य भूमि की मात्रा अधिक पायी जाती है।

ऊसर एव कृषि के अयोग्य भूमि के अर्न्तगत भी सन् १९९१–९२ मे सबसे अधिक (६.४० प्रतिशत) ऐराया विकास खण्ड में पाया गया है। इसके बाद क्रमशः भिटौरा (४.२८ प्रतिशत), हथगॉम (३ ५५ प्रतिशत), विजयीपुर (३ ४० प्रतिशत), धाता (३.२२ प्रतिशत), मलवा (३.०२ प्रतिशत), देवमई (२ ६१ प्रतिशत), खजुआ (२ ३६ प्रतिशत), तेलियानी (२.२६ प्रतिशत), हसवा (२ २८ प्रतिशत), बहुआ (२ १६ प्रतिशत), असोथर (१.६० प्रतिशत) और अमौली (१.६६ प्रतिशत) आदि विकास खण्ड है।

जनपद का २ ६२ प्रतिशत वन क्षेत्र चारागाह, बाग–बगीचा एवं झाडियों के अर्न्तगत पाया जाता है, जिसमें ऐराया का (५.५५ प्रतिशत) सर्व प्रमुख स्थान है इसके उपरान्त क्रमशः तेलियानी (५.२३ प्रतिशत), मलवा (४.३६ प्रतिशत) भिटौरा (३.५२ प्रतिशत), हसवा (३ ४८ प्रतिशत) बहुआ (३ ४० प्रतिशत) खजुहा (१२ २६ प्रतिशत) हथगॉम (२.२६ प्रतिशत) विजयीपुर (१.६५ प्रतिशत) देवमई (१.६२ प्रतिशत) धाता (१ ८६ प्रतिशत) अमौली (१.५० प्रतिशत) तथा असोथर (१.४६ प्रतिशत) आदि विकास खण्डो का स्थान है।

ऐराया विकास खण्ड में बाग–बगीचो के रूप में अमरूद और बेर के बाग मिलते हैं। इसके विपरीत असोथर विकास खण्ड मे कटावग्रस्त क्षेत्र के अधिकता के कारणसमतल भूमि का अभाव पाया जाता है। जिससे वन क्षेत्रो की कमी पायी जाती है। अध्ययन क्षेत्र में वन एव बाग–बगीचो के क्षेत्र की कमी तथा कृषि और जनसख्या दबाव के कारण उनका उत्तरोत्तर

ह्रास एक चिन्ता का विषय है। जिससे पर्यावरण को खतरा बढता जा रहा है। गगा और यमुना आदि नदियो के कटाव ग्रस्त क्षेत्रो, सडक, रेल लाइन और नहर आदि के किनारे वृक्षारोपण तथा सामाजिक वानिकी ऐसे कार्यक्रमों को प्रोत्साहित कर वन एवं बाग बगीचो के अर्न्तगत क्षेत्र मे वृद्धि की जा सकती है। अध्ययन क्षेत्र मे १०.६ प्रतिशत क्षेत्र कृषि के अतिरिक्त अन्य उपयोग की भूमि के रूप मे पाया जाता है जिसका सर्वाधिक प्रतिशत (१३ ४४ प्रतिशत) भिटौरा मे उपलब्ध है। इसके उपरान्त क्रमश ऐराया (१२ ३७ प्रतिशत) असोथर (१२ ०६ प्रतिशत) विजयीपुर (११ ७१ प्रतिशत) मलवा (११ ३७ प्रतिशत) हथगॉम (१० ८३ प्रतिशत) धाता (१० ६८ प्रतिशत), तेलियानी (१० २७ प्रतिशत), खजुहा (६ ३३ प्रतिशत), हसवा (८ ६२ प्रतिशत), देवमई (८ ४२ प्रतिशत) तथा अमौली (७ ८२ प्रतिशत) आदि विकास खण्डो का स्थान है।

इससे भिटौरा विकास खण्ड मे आवासीय तथा परिवहन आदि कृष्येत्तर कार्यो मे अधिक भूमि के पाये जाने का बोध होता है। जनंसख्या के बढते दबाव नगरीकरण, परिवहन एव सचार साधनो के विकास आदि के कारण कृष्येत्तर भूमि के क्षेत्र मे और भी अधिक वृद्धि की सम्भावना है इसका सीधा असर शुद्ध बोये गये क्षेत्र पर भी पडेगा। जिसके उत्तरोत्तर ह्यसोन्मुख होने की सम्भावना है। इसके असर पर्यावरण पर भी पडेगा।

२.६ जनांकिकी विशेषतायें :-

जनसख्या जो कि मानव संसाधन के रूप मे मानी जाती है चाहे युद्धकाल में शारीरिक रूप से स्वस्थ और प्रशिक्षित सैनिको की बात हो या शान्तिकाल मे आर्थिक उत्पादन हेतु परिश्रमी और लगनशील श्रमिको की, किसी क्षेत्र के आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक और राजनैतिक विकास मे प्रमुख कारक है। किसी देश मे उपलब्ध प्राकृतिक ससाधनों और जनसख्या के बीच का सन्तुलन उसके सुखी वर्तमान और स्वर्णिम भविष्य का परिचायक है परन्तु उपलब्ध प्राकृतिक संसाधनो से अधिक जनसंख्या उसके विकास की प्रवृत्ति को शिथिल कर उसमे बेरोजगारी, गरीबी, जीवन मूल्यों में ह्रास आदि को जन्म देती है। डा० ज्ञानचन्द्र के अनुसार, तीव्रगति से बढती हुई जनसख्या आर्थिक विकास की सबसे बडी बाधा है।

२.६.१ जनसंख्या वृद्धि :-

सामान्यतः जनसंख्या वृद्धि का आशय एक निश्चित अवधि में एक क्षेत्र मे रहने वाले लोगो की सख्या मे परिवर्तनार्थ किया जाता है। जनपद की जनगणना का सर्वप्रथम प्रयास ब्रिटिश शासन काल के दौरान सन् १८४७ मे किया गया। सारिणी २ ३ के अवलोकन से स्पष्ट

सारणी - २-३
जनसंख्या वृद्धि कुल/ग्रामीण

जनगणना वर्ष	कुल जनसंख्या	दशकीय वृद्धि (प्रतिशत मे)	ग्रामीण जनसंख्या	दशकीय वृद्धि (प्रतिशत मे)
१८४७	५११,१३२			
१८५३	६७६,७८७	३३ ०		
१८६५	६८१,०५३	०.१६	६,२८,३८४	१ ४६
१८७२	६६३,८७७	—२ ५२	६,२८,३८४	१ ४६
१८८१	६,८३,७४५	२ ६६	६३७,५८४	१ ४६
१८९१	६९९,१५७	२ ९६	६५४,७२७	२ ६६
१९०१	६८६,३९१	—१ ८३	६४६,६८७	—० ७७
१९११	६७६,९३६	—१ ३८	४४८,७८२	—० १४
१९२१	६५२,३९२	—३ ६३	६२५,१३३	—३ ६५
१९३१	६८८,७८९	५ ५८	६५६,६३६	५ ०४
१९४१	८०६,९४४	१७.१५	७६३,०६६	१६ २१
१९५१	९०८,४८५	१२ ६५	८६१,३४८	१२ ८८
१९६१	११०,७२९४०	१० ०४	१,०३०,१८३	१९ ६०
१९७१	१२७,८२५४	१९ १४	१,२०६,३४६	१७ १०
१९८१	१,५७२,४२१	२३ ०१	१,४३१,१२९	१८.६३
१९९१	१,८९९,२४१	२० ७८	१,७११,२२८	१९ ५७

<u>स्रोत</u>

(1) Census
(2) District Gazettor, Fatehpur
(3) साख्यिकीय पत्रिका फतेहपुर, १९९४ पृ० २२

है कि उस समय (सन् १८४७) जनपद फतेहपुर की कुल जनसंख्या ५,११,१३२ थी पुनः ६ वर्ष पश्चात अर्थात सन् १८५३ मे जनगणना की गयी जिसमे यह जनसंख्या बढकर ६,७६,७८७ हो गयी है। इस प्रकार इन ६ वर्षों में जनसख्या में ३३ प्रतिशत की वृद्धि हुई।

तत्पश्चात् १२ वर्ष के अन्तराल पर सन् १८६५ में यह जनसंख्या बढ़कर ६,८१,०५३ पहुँच गयी किन्तु इस समयावधि में वृद्धि दर मात्र ० १६ प्रतिशत हो रही है। पुनः १८७२ में जनगणना हुई लेकिन इन समयावधि में जनसंख्या घटकर ६६३,८७७ हो गयी। इस प्रकार इसमे २.५२ प्रतिशत का ह्रास हुआ जिसके लिए उस समय व्याप्त अकाल और महामारी को उत्तरदायी माना गया। ध्यातव्य है कि सन् १८७२ मे ही जनपद में सर्वप्रथम ग्रामीण जनगणना का शुभारम्भ हुआ और उस समय जनपद कीकुल ग्रामीण जनसख्या ६,२८,३८४ आकी गयी।

सम्पूर्ण भारत वर्ष की हीतरह सन् १८८१ से जनपद फतेहपुर की जनगणना नियमित रूप से की जाती है। सारिणी २.३ और चित्र २ ६ द्वारा फतेहपुर जनपद मे सन् १८८१ और १६६१ के बीच जनसख्या की प्रवृत्ति को प्रदर्शित किया गया है। जनपद की जनसंख्या सन् १८८१ मे ६,८३,७४५ थी अर्थात १८७२ की तुलना मे इसमे २ ६६ प्रतिशत की वृद्धि हुयी जबकि इसी समय (सन् १८८१) क्षेत्र की ग्रामीण जनसख्या ६३७,५८४ थी, अर्थात इसमे १८७२ की तुलना मे १ ४६ प्रतिशत की वृद्धि हुयी। १८६१ में कुल जनसंख्या बढकर ६६६,१५७ हो गयी। इस प्रकार इसमे २.२५ प्रतिशत की वृद्धि देखी गयी। सन् १८६१ के पश्चात् जनसंख्या में वृद्धि की अपेक्षा निरन्तर ह्रास आरम्भ हुआ जो तीन दशको अर्थात १६०१ से १६२१ तक कायम रहा और १६२१ मे कुल जनसख्या घटकर ६५२,३६२ ही रह गयी। सबसे अधिक ह्रास दर १६११–२१ मे ३ ६३ प्रतिशत की अकित की गयी। इसी प्रकार सन् १६२१ मे ग्रामीण जनसंख्या घटकर ६,५२,१३३ रह गयी और इसमे १६११–२१ दशक के दौरान ३.६३ प्रतिशत का ह्रास हुआ। इस समयावधि मे जनसख्या ह्रास का प्रमुख कारण उच्च्य मृत्युदर को माना गया है और इस अतिशय मृत्युदर के प्रमुख कारण महामारी, अकाल, खाद्यान्न पदार्थ की कमी और स्वास्थय सुविधाओ का अभाव था। जनसख्या का प्रमुख कारण (१६११–२१) प्रथम विश्वयुद्ध (१६१४–१८) का होना भी था। सन् १६२१ के बाद जनसख्या सहज गति से अनवरत बढने लगी परिणामस्वरूप १६३१ में कुल जनसंख्या और ग्रामीण जनंसख्या बढकर क्रमश ६८८,७८६ और ६५६,६३६ हो गयी। इस प्रकार इन दोनो मे क्रमश. ५ ५८ प्रतिशत और ५.०४ प्रतिशत की दशकीय वृद्धि हुयी पिछले वर्षो की तुलना में सन् १६४१ में सर्वाधिक जनसंख्या वृद्धि क्रमश १७ १५ प्रतिशत और १६.२१ प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसमे कुल जनसंख्या और ग्रामीण

जनसख्या बढकर क्रमश ८,०६,६४४ और ७,३६,०६६ हो गई। इस प्रकार सन् १६५१ मे कुल जनसख्या और ग्रामीण जनसख्या बढकर क्रमश ६,०८,६८५ और ८,६१,३४८ हो गई तथा इन दोनो मे क्रमश १२.६५ प्रतिशत और १२ ८८ प्रतिशत की वृद्धि हुई। ध्यातव्य है कि १६३१–४१ के दशक की तुलना १६४१–५१ के दशक मे जनसंख्या वृद्धि दर मे मामूली कमी परिलक्षित होती है जिसका प्रमुख कारण द्वितीय विश्वयुद्ध (१६३६–४५) तथा आन्तरिक राजनीतिक अस्थिरता को माना गया है। किन्तु स्वतन्त्रता प्राप्त के पश्चात् जनसख्या वृद्धि की गति तीव्र हुई जिससे सन् १६६१ मे जनपद की कुल जनसख्या और ग्रामीण जनसख्या बढकर १०,७२,६४० और १०,३०,१८३ तक पहुँच गई। इस प्रकार दोनो मे क्रमश· १६ १४ प्रतिशत और १७ १० प्रतिशत की दशकीय वृद्धि हुई। सन् १६८१ की कुल जनसंख्या और ग्रामीण जनसंख्या बढकर क्रमश १५,७२,४२१ और १४,३१,१२६ हो गई। इस प्रकार इन दोनों में ही क्रमश· २३ ०१ प्रतिशत और १८ ६३ प्रतिशत की वृद्धि हुई। स्मरणीय है कि सन् १६७१–८१ के दशक मे कुल जनसख्या की प्रतिशत वृद्धि २३ ०१ स्वातत्रयोत्तर काल में सर्वाधिक रही। पिछली जनगणना (१६६१) के दौरान कुल जनसख्या एव और ग्रामीण जनसंख्या बढकर क्रमश १८,६६,२४१ और १७,११,२२८ हो गई। तथा इन दोनों मे क्रमश· २० ७८ प्रतिशत और १६ ५७ प्रतिशत की वृद्धि देखी गई। इस तरह से १८६१ से १६६१ के बीच अध्ययन क्षेत्र की कुल जनसंख्या और ग्रामीण जनसंख्या मे २ ५ गुना से अधिक की वृद्धि हुई। यदि सम्बन्धित ग्राफ चित्र २ ६ को देखने से ज्ञात होता है कि इस समयावधि (१६८१–६१) मे कुल जनसख्या और ग्रामीण जनसंख्या को प्रदर्शित करने वाले वक्र की प्रवृत्ति लगभग एक सी रही है।

जनसख्या वृद्धि के स्थानिक अध्ययन हेतु विकास खण्ड स्तर पर १६७१–८१ और १६८१–६१ दशको की प्रतिशत वृद्धि को लिया है। सारणी २.४ के अवलोकन से स्पष्ट होता है कि १६७१–८१ के दशक में जनपद की ग्रामीण जनसंख्या में औसत प्रतिशत वृद्धि १८ ६३ प्रतिशत थी। क्षेत्र मे सर्वाधिक जनसंख्या वृद्धि २२ ६८ प्रतिशत मलवा विकास खण्ड में मिलती है। जबकि सबसे कम विजयीपुर विकास खण्ड की १४.३४ प्रतिशत रही। इन दोनो विकास खण्डो के अतिरिक्त अन्य विकास खण्डों में क्रमशः तेलियानी (२२ २६ प्रतिशत), खजुहा (२१ ६६ प्रतिशत), हथगॉव (२१.५३ प्रतिशत), देवमई (२०.७६ प्रतिशत), भिटौरा (२०.६७ प्रतिशत) असोथर (२० ४८ प्रतिशत), हसवा (२०.१७ प्रतिशत) अमौली (२०.०६ प्रतिशत), धाता (२० ०५ प्रतिशत), ऐराया (१७ २० प्रतिशत) और बहुआ (१५.२० प्रतिशत), की वृद्धि में स्थान रहा। इस प्रकार जनपद के कुल १३ विकासखण्डो में से १० प्रतिशत में वृद्धि कर क्षेत्रीय

सारणी - 2-4
जनपद फतेहपुर जनसंख्या वृद्धि

क्र0स0	विकास खण्ड	दशकीय वृद्धि (प्रतिशत में) 1971-81	1981-91
1.	देवभई	20.79	17.79
2.	मलवा	22.68	21.20
3.	अमौली	20.06	13.54
4.	खजुआ	21.99	21.02
5.	तेलियानी	22.26	22.63
6	भिटौरा	20.67	19.79
7.	हसवा	20.17	22.13
8.	बहुआ	15.20	19.79
9.	असोथर	20.48	18.66
10.	हथगॉम	21.53	19.96
11.	ऐरायां	17.20	23.20
12.	विजयीपुर	14.34	18.70
13.	धाता	20.05	16.05
	ग्रामीण	18.63	19.57
	नगरीय	96.49	33.06
	जनपद	23.01	20.78

स्रोत - सांख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर, 1986 एवं 1994 पृष्ठ 20

GROWTH OF POPULATION

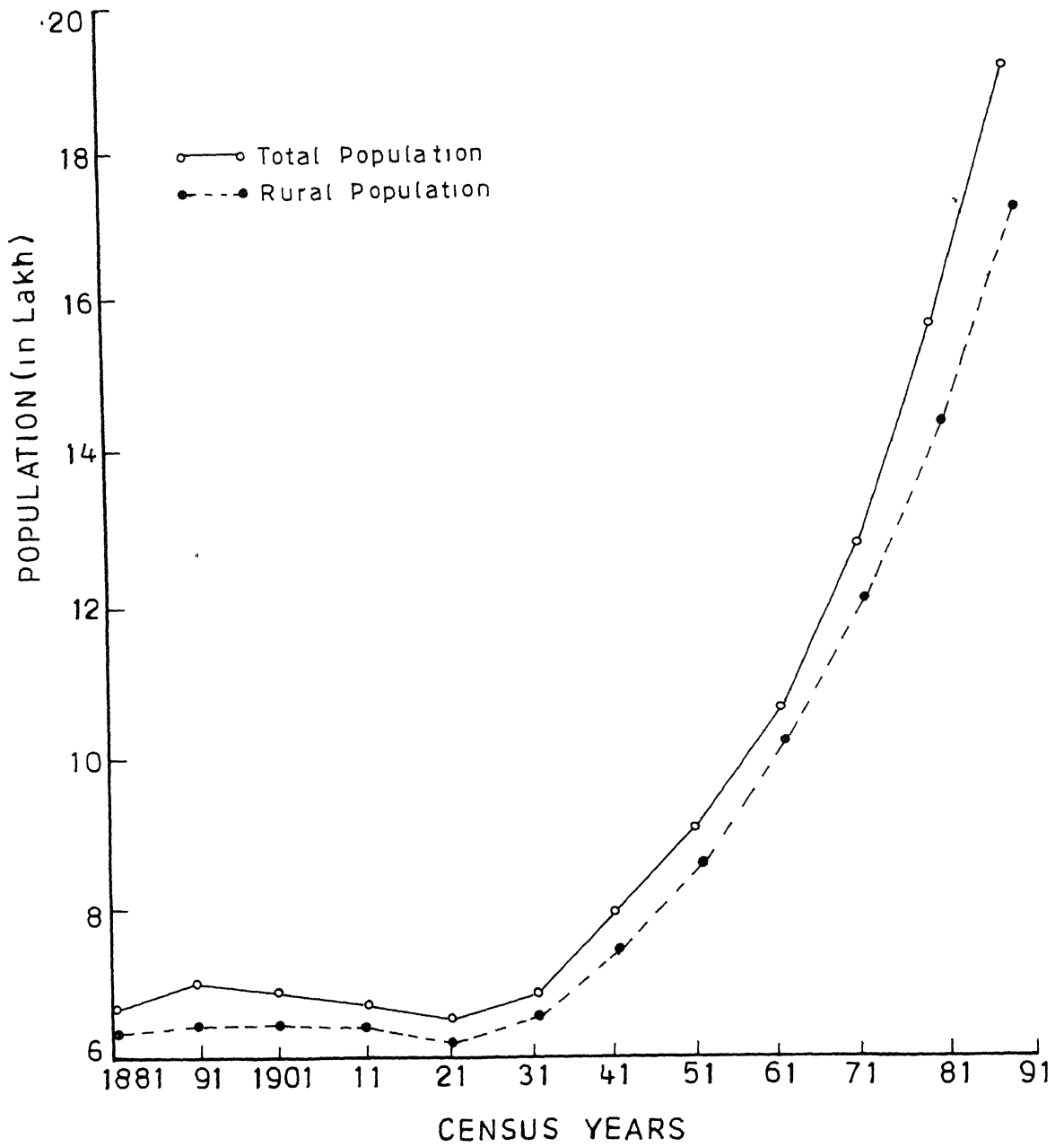



Fig 2.6

औसत (१८ ६३ प्रतिशत) से अधिक और शेष ३ विकास खण्डो मे औसत से कम रही। इसी प्रकार १९८१–९१ के दशक म जनपद की ग्रामीण जनसख्या की औसत प्रतिशत वृद्धि दर १६ ५७ रही। इस सन् मे सबसे अधिक प्रतिशत वृद्धि (२३ २० प्रतिशत) ऐराया विकास खण्ड मे मिलती है। जबकि इससे कम अमौली विकास खण्ड की १३ ५४ प्रतिशत रही। इन दोनो विकास खण्डो के अतिरिक्त अन्य विकास खण्डो मे क्रमश तेलियानी (२२ ६३ प्रतिशत) हसवा (२२ १३ प्रतिशत), मलवा (२१ २० प्रतिशत), खजुहा (२१ ०२ प्रतिशत), हथगॉम (१६ ६६ प्रतिशत), भिटौरा (१६ ७६ प्रतिशत), बहुआ (१६ ७६ प्रतिशत), विजयीपुर (१८ ७० प्रतिशत), असोथर (१८ ६६ प्रतिशत), देवमई (१७ ७६ प्रतिशत) और धाता (१६ ०५ प्रतिशत), का प्रतिशत वृद्धि मे स्थान रहा। इस १९७१–८१ मे और १९८१–९१ के दशको मे जनसख्या वृद्धि के अध्ययन से स्पष्ट है कि अमौली विकास खण्ड जहॉ पर १९७१–८१ मे जनसख्या वृद्धि २०.०६ प्रतिशत की हुयी वहॉ १९८१–९१ मे यह मात्र (१३ ५४ प्रतिशत) ही रही अर्थात इसमें ६.५२ प्रतिशत का ह्रास देखा गया है। अमौली की ही तरह जनसख्या वृद्धि की प्रवृत्ति देवमई, मलवा, खजुहा, भिटौरा, असोथर, हथगॉम और धाता मे भी दृष्टव्य है। जबकि तेलियानी हसवा, बहुआ, ऐराया और विजयीपुर आदि सभी ऐसे विकास खण्ड है जिनकी जनसख्या वृद्धि १९८१ की तुलना मे १९९१ मे काफी अधिक रही है। जनसंख्या वृद्धि मे सबसे अधिक ह्रास अमौली विकास खण्ड मे देखने को मिलता है। जिसका प्रमुख कारण शिक्षा का विकास और स्वास्थ्य सुविधाओ की समुचित व्यवस्था है। जिससे यह स्पष्ट होता है कि शिक्षा वृद्धि से जनसख्या वृद्धि को नियन्त्रित किया जा सकता है।

२.६.२ जनसंख्या घनत्व :-

जनसख्या घनत्व से तात्पर्य सामान्यत किसी इकाई क्षेत्र मे उपलबध लोगो की सख्या से है। जनसख्या घनत्व ससाधनो पर जनसख्या के वास्तविक दबाव को द्योतित करता है। (द्रिवार्थी १९५३ पृष्ठ ६४) सारिणी २ ५ और चित्र २ ७ ए, बी, सी, डी, द्वारा सनृ १९९१ मे फतेहपुर जनपद की जनसख्या के गणितीय घनत्व, कृषि घनत्व, कायिक घनत्व और पोषकीय घनत्व को प्रदर्शित किया गया है जिसका विवरण निम्नलिखित है।

२.६.२.१ गणितीय घनत्व :-

अध्ययन क्षेत्र मे सर्वप्रथम १८४७ मे जनगणना हुई और उस समय क्षेत्र का गणितीय घनत्व ३१३ व्यक्ति प्रति वर्ग किमी० हो गया था जो १९९१ मे बढकर ४६१ व्यक्ति वर्ग किमी०

सारणी - २-५

फतेहपुर जनपद-जनसंख्या घनत्व, १६६१

(व्यक्ति/वर्ग किमी०)

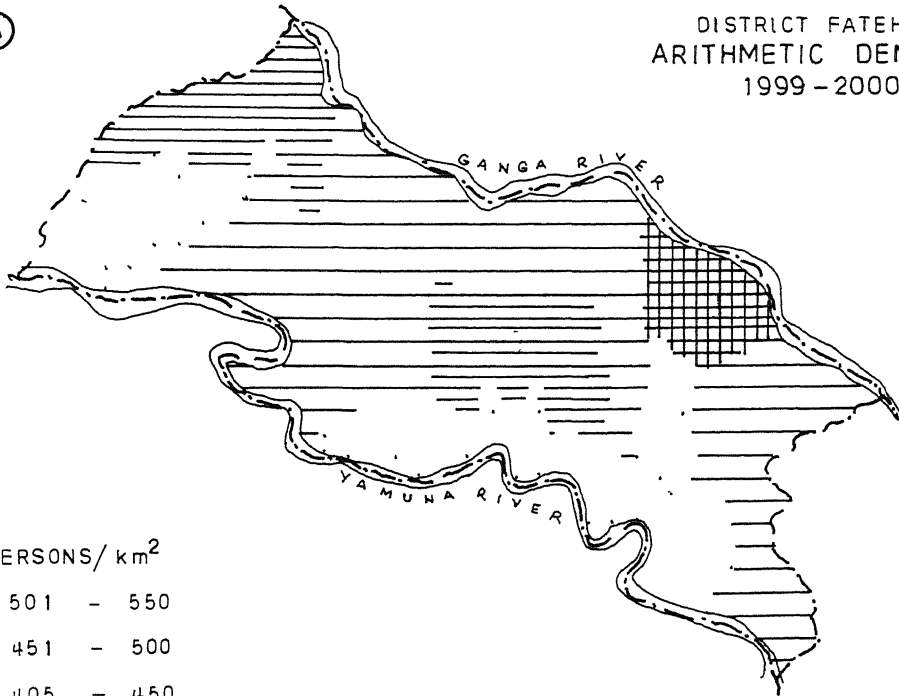
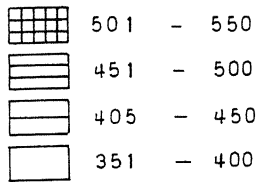
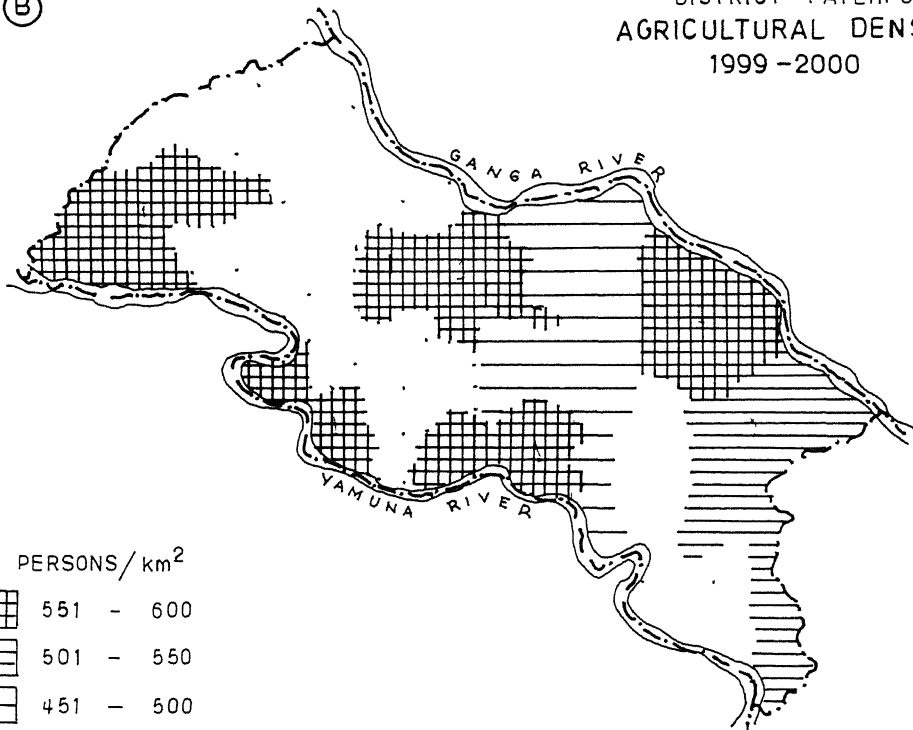
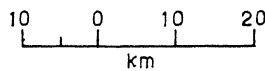
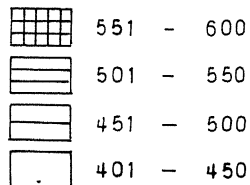
क्र०स०	विकास खण्ड	गणतीय घनत्व	कृषि घनत्व	कायिक घनत्व	पोषकीय घनत्व
१–	देवभई	४५६	४२६	३३८	५६७
२–	मलवा	४६०	४४१	५६२	५२५
३–	अमौली	३५३	५८४	५३५	४६५
४–	खजुआ	४२८	४४४	५६०	५३३
५–	तेलियानी	४२६	५६३	५५४	४५६
६–	भटोरा	४४६	४८६	४२७	५३६
७–	हसवा	४५१	४७२	४१५	५५४
८–	बहुआ	४२५	४०१	५७८	४५८
६–	असोथर	३५३	५७६	५३१	४०७
१०–	हथगॉम	५३६	५६६	४८०	६२१
११–	ऐराया	४३६	५१७	४३७	५६५
१२–	विजयीपुर	३५६	४३२	५६८	४६६
१३–	धाता	४२८	४६६	४२२	६०२
१४–	जनपद	४६१	४८७	४३१	५६२

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर १६६४ पृष्ठ २२

$$\text{गणितीय घनत्व} = \frac{\text{कुल जनसख्या}}{\text{कुल भौगोलिक क्षेत्र}}$$

$$\text{कृषि घनत्व} = \frac{\text{कृषि मे सलग्न कुल जनसंख्या}}{\text{कुल कृषित क्षेत्र}}$$

$$\text{कायिक घनत्व} = \frac{\text{कुल जनसख्या}}{\text{कुल कृषि योग्य क्षेत्र}}$$

$$\text{पोषकीय घनत्व} = \frac{\text{कुल जनसख्या}}{\text{खाद्यान्न फसलों में संलग्न कुल क्षेत्र}}$$

हो गया। विकास खण्ड स्तर पर १६६१ के जनसख्या घनत्व के विश्लेषण के आधार पर जनपद के विकास खण्डो को निम्न चार वर्गो मे विभाजित किया जा सकता है। (सारिणी २ ५ और चित्र २ ७ए)

अ- अति उच्च घनत्व क्षेत्र :-

इस जन घनत्व क्षेत्र के अर्न्तगत अध्ययन क्षेत्र का एक एकमात्र विकास खण्ड हथगॉव आता है जो सम्पूर्ण जनपद के लगभग ६ ५५ प्रतिशत क्षेत्र को आवृत्त किये हुए है। यहॉ पर जनसख्या का घनत्व ५३६ व्यक्ति प्रति वर्ग किमी० पाया जाता है। यहॉ पर सर्वाधिक जनघनत्व मिलने का प्रमुख कारण उपजाऊ मिट्टी, कृषि विकास, परिवहन और सचार सुविधाओ का प्रसार तथा पारिवारिक उद्योग को फैलाव है।

ब- उच्च घनत्व क्षेत्र :-

अध्ययन क्षेत्र के लगभग २२ १ प्रतिशत क्षेत्र पर उच्च जन घनत्व मिलता है। यहॉ पर घनत्व ४५१–५०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य पाया जाता है। इस वर्ग के अर्न्तगत देवमई, मलवा और हसवा आदि विकास खण्ड सम्मिलित है। इन तीनों विकास खण्डों मे अधिक जनघनत्व मिलने का प्रमुख कारण परिवहन एव संचार सुविधाओ की उपलब्धता कानपुर और फतेहपुर शहरी क्षेत्रों की निकटता और औद्योगिक क्षेत्र की समीयता होना आदि है।

स- मध्यम घनत्व क्षेत्र :-

अध्ययन क्षेत्र का सर्वाधिक भाग (४४ ४५ प्रतिशत) मध्यम जनसख्या घनत्व क्षेत्र के अन्तर्गत पाया जाता है। इस सम्पूर्ण क्षेत्र मे घनत्व ४०१–४५० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। इस वर्ग के अर्न्तगत आने वाले विकास खण्ड क्रमश खजुहा, तेलियानी, भिटौरा, बहुआ, ऐराया और धाता आदि है जिनकी स्थिति यमुना एवं रिन्द के कटावग्रस्त तथा मध्यवर्ती और उत्तर के जलाक्रान्त भागो में पायी जाती है।

द- निम्न घनत्व क्षेत्र :-

इस घनत्व क्षेत्र के अर्न्तगत जनपद के शेष ३ विकास क्रमश अमौली, असोथर ओर विजयीपुर ऐसे है जो न्यूनतम जनसख्या घनत्व के क्षेत्र है। इनका फैलाव जनपद के २६.८६ प्रतिशत भाग पर है। यहॉ जनसख्या का घनत्व ३५१–४०० व्यक्ति प्रति वर्ग किमी० के मध्य पाया जाता है। अमौली और असोथर मे सबसे कम जनघनत्व ३५३ व्यक्ति वर्ग किमी० तथा विजयीपुर मे ३५६ व्यक्ति प्रति किमी० प्राप्त होता है। जिसका कारण इन क्षेत्रो मे जीविका निर्वाहन सामग्री की अपर्याप्तता है। यह समपूर्ण क्षेत्र यमुना एव उसकी सहायक नदियो के

कटाग्रस्त क्षेत्र है जिसमे कृषि योग्य उपजाऊ भूमि की कमी पायी जाती है।

२.६.२.२ कृषि घनत्व :-

गणितीय जनसख्या घनत्व के बाद कृषि जनघनत्व का सर्वाधिक महत्व होता है। इसमे कृषि मे सलग्न जनसेख्या को कृषि क्षेत्र मे विभाजित कर प्राप्त किया जाता है। जनपद फतेहपुर मे कृषि घनत्व का औसत ४८७ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० है। इस दृष्टि से अध्ययन क्षेत्र के विकास खण्डो का निम्न चार वर्गो में बॉटा जा सकता है (सारिणी २ ५ और चित्र २ ७बी)

अ- अति उच्च कृषि घनत्व क्षेत्र :-

अध्ययन क्षेत्र के कुल चार विकास खण्डो क्रमश अमौली, तेलियानी, असोथर और हथगॉम आदि सभी मे अति उच्च कृषि घनत्व अर्थात ५५१–६०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। वह अध्ययन क्षेत्र के लगभग ३० ४४ प्रतिशत क्षेत्र को आच्छादित करता है। इस क्षेत्र में अति उच्च कृषि घनत्व का प्रमुख कारण कृषि योग्य भूमि का सीमित होना अमौली असोथर तथा जनसंख्या के अधिक दबाव (हथगॉम विकास खण्ड) का पाया जाता है।

ब- उच्च कृषि घनत्व क्षेत्र :-

अध्ययन क्षेत्र का एकमात्र ऐराया विकास खण्ड इसके अर्न्तगत आता है। यहॉ पर कृषि घनत्व ५१७ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० पाया जाता है। यह सम्पूर्ण क्षेत्र के लगभग ७.५३ प्रतिशत क्षेत्र मे विस्तृत है।

स- मध्यम कृषि घनत्व क्षेत्र :-

इस वर्ग के अन्तर्गत भिटौरा, हसवा और धाता विकास खण्ड आते है जो अध्ययन क्षेत्र के लगभग २३.५५ प्रतिशत क्षेत्र को अधिकृत किये हुए है। यहॉ पर कृषि घनत्व का औसत ४५१–५०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है।

द- निम्न कृषि घनत्व क्षेत्र :-

अध्ययन क्षेत्र के शेष ५ विकास खण्डो (देवमई, मलवा, खजुहा, बहुआ अऔर विजयीपुर) मे कृषि घनत्व ४०१–४५० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। यह क्षेत्र जनपद के ३८ ४८ प्रतिशत भाग पर फैला है। कृषि की दृष्टि से यह जनपद का पिछडा हुआ क्षेत्र है।

२.६.२.३ कायिक घनत्व :-

गणितीय घनत्व और कृषि घनत्व के बाद कायिक घनत्व का विशेष महत्व है,जिसे

DISTRICT FATEHPUR
PHYSIOLOGICAL DENSITY
1999-2000

DISTRICT FATEHPUR
NUTRITIONAL DENSITY
1999-2000

Fig 27

कुल जनसख्या को कृषित क्षेत्र द्वारा विभाजित कर प्राप्त किया जात है। यह कृषि पर बढते दबाव को इंगित करता है। जनपद के कायिक घनत्व का औसत ४३१ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० है। इसके आधार पर जनपद के विकास खण्डो को निम्न पॉच वर्गो में विभाजित किया जा सकता है। (सारिणी २.५ चित्र २७ सी)

अ- अति उच्च कायिक घनत्व :-

जनपद के ५ विकास खण्डो (मलवा, खजुहा, तेलियानी, बहुआ विजयीपुर) मे अति उच्च कायिक घनत्व मिलता है। जो ५५१–६०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य पाया जाता है। यह जनपद क्षेत्र के ३८.६५ प्रतिशत भाग को आवृत्त करता है।इस समूचे क्षेत्र मे कृषि भूमि पर सर्वाधिक जनसख्याका दबाव पाया जाता है। जिसका प्रमुख कारण जहॉ एक तरफ कृषित क्षेत्र की कमी है, वही दूसरी तरफ जनसंख्या का सघन केन्द्रीकरण है।

ब- उच्च कायिक घनत्व :-

इस वर्ग के अर्न्तगत आने वाले अमौली और असोथर विकास खण्डों मे कायिक घनतव ५०१–५५० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। यह वर्ग अध्ययन क्षेत्र के २७७६ प्रतिशत भाग पर विस्तृत है।

ब- मध्यम कायिक घनत्व :-

अध्ययन क्षेत्र के मात्र हथगॉव विकास खण्ड में मध्यम कायिक घनत्व मिलता है, जिसका औसत ४८० व्यक्ति किमी० प्रतिवर्ग किमी० है यह अध्ययन क्षेत्र के ६.५५ प्रतिशत भाग पर विस्तृत है।

द- निम्न कायिक घनत्व :-

इस घनत्व वर्ग का विस्तार भिटौरा, हसवा, ऐराया और धाता विकास खण्डो मे है जहॉ कायिक घनत्व का औसत ४०१–४५० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। इस प्रकार यह जनपदीय क्षेत्र के भाग ३१.०८ प्रतिशत को अधिकृत किये हुए है।

य- अति निम्न कायिक घनत्व :-

अध्ययन क्षेत्र मे सबसे कम कायिक घनत्व देवमई विकास खण्उ में मिलता है। यहॉ पर घनत्व ३८८ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० है। यह अध्ययन क्षेत्र के ५६३ प्रतिशत भाग को आवृत्त किये हुए है।

कुल जनसंख्या को कृषित क्षेत्र द्वारा विभाजित कर प्राप्त किया जात है। यह कृषि पर बढते दबाव को इंगित करता है। जनपद के कायिक घनत्व का औसत ४३१ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० है। इसके आधार पर जनपद के विकास खण्डो को निम्न पॉच वर्गो में विभाजित किया जा सकता है। (सारिणी २५ चित्र २७ सी)

अ- अति उच्च कायिक घनत्व :-

जनपद के ५ विकास खण्डो (मलवा, खजुहा, तेलियानी, बहुआ विजयीपुर) मे अति उच्च कायिक घनत्व मिलता है। जो ५५१–६०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य पाया जाता है। यह जनपद क्षेत्र के ३८ ६५ प्रतिशत भाग को आवृत्त करता है।इस समूचे क्षेत्र में कृषि भूमि पर सर्वाधिक जनसंख्याका दबाव पाया जाता है। जिसका प्रमुख कारण जहॉ एक तरफ कृषित क्षेत्र की कमी है, वहीं दूसरी तरफ जनसख्या का सघन केन्द्रीकरण है।

ब- उच्च कायिक घनत्व :-

इस वर्ग के अर्न्तगत आने वाले अमौली और असोथर विकास खण्डों में कायिक घनतव ५०१–५५० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। यह वर्ग अध्ययन क्षेत्र के २७ ७६ प्रतिशत भाग पर विस्तृत है।

ब- मध्यम कायिक घनत्व :-

अध्ययन क्षेत्र के मात्र हथगॉव विकास खण्ड में मध्यम कायिक घनत्व मिलता है, जिसका औसत ४८० व्यक्ति किमी० प्रतिवर्ग किमी० है यह अध्ययन क्षेत्र के ६.५५ प्रतिशत भाग पर विस्तृत है।

द- निम्न कायिक घनत्व :-

इस घनत्व वर्ग का विस्तार भिटौरा, हसवा, ऐराया और धाता विकास खण्डो मे है जहॉ कायिक घनत्व का औसत ४०१–४५० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। इस प्रकार यह जनपदीय क्षेत्र के भाग ३१.०८ प्रतिशत को अधिकृत किये हुए हैं।

य- अति निम्न कायिक घनत्व :-

अध्ययन क्षेत्र में सबसे कम कायिक घनत्व देवमई विकास खण्उ में मिलता है। यहॉ पर घनत्व ३८८ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० है। यह अध्ययन क्षेत्र के ५.६३ प्रतिशत भाग को आवृत्त किये हुए है।

२. पोषकीय घनत्व :-

पोषकीय घनत्व के माध्यम से किसी क्षेत्र की जनसख्या को उपलब्ध पोषाहार के स्तर अथवा खाद्यान्न क्षेत्र पर जनसख्या के दबाव का अनुमान किया जा सकता है। फतेहपुर जनपद में पोषकीय घनत्व का औसत ५६२ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० मिलता है। स्थानिक विश्लेषण की दृष्टि से इसे निम्न ५ वर्गो में विभक्त किया जाता है। (सारिणी २.५ और चित्र २.७डी)

अ- अति उच्च पोषकीय घनत्व :-

अध्ययन क्षेत्र के दो विकास खण्उ क्रमश· हथगॉम और धाता में अति उच्च पोषकीय घनत्व मिलता है। यह घनत्व ६०१–६५० व्यक्ति वर्ग किमी० के बीच मिलता है। इस का विस्तार अध्ययन क्षेत्र के १३.८३ प्रतिशत क्षेत्र पर प्राप्त होता है। ये जनपद के उच्च जनसख्या सकेन्द्रण के क्षेत्र है। यहॉ खाद्यान्न फसलों के अर्न्तगत क्षेत्र का औसत अपेक्षतया कम पाया जाता है।

ब- उच्च पोषकीय घनत्व :-

जनपद के देवमई, हसवा और ऐराया विकास खण्ड इस वर्ग मे समाहित है। यहॉ पोषकीय घनत्व ५५१–६०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० के मध्य मिलता है। यह अध्ययन क्षेत्र के २१.१८ प्रतिशत भाग पर फैला हुआ है।

स- निम्न पोषकीय घनत्व :-

यह घनत्व क्षेत्र अमौली, तेलियानी, बहुआ और विजयीपुर आदि विकास खण्डों में विस्तृत इस सम्पूर्ण क्षेत्र में पोषण घनत्व ४५१–५०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० मिलता है। यह क्षेत्र जनपद के लगभग ३०.६० प्रतिशत भाग पर विस्तृत है।

इ- अतिनिम्न पोषकीय घनत्व :-

इसके अन्तर्गत पोषकीय घनत्व का एकमात्र विकास खण्ड असोथर सम्मिलित है। यहॉ पोषकीय घनत्व ४०७ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० पाया जात है। यह क्षेत्र के मात्र भाग ६ ११ प्रतिशत विस्तृत है। यहॉ निम्न पोषण घनत्व मिलने का प्रमुख कारण इस विकास खण्ड का यमुना के कटावग्रस्त क्षेत्र में विस्तृत होना है। जिसके कारण यहॉ जनसंख्या का वितरण विरल पाया जाता है।

२.१० ग्रामीण-नगरीय अधिवास :-

किसी भी क्षेत्र मे नगरीय क्षेत्र का विकास उसके सामाजिक आर्थिक विकास का प्रमुख

सारणी - २-९

ग्रामीण नगरीय अधिवास - १९९१

जनपद/तहसील कस्बा	योग ग्रामीण नगरीय	कुल जनसंख्या व्यक्ति	पुरूष	स्त्री
फतेहपुर जनपद	योग	१,८९९,२४१	१,००९,३६९	८८९,८७२
	ग्रामीण	१,७११,२८८	९०९,०४०	८०२,१८८
	नगरीय	१८८,०१३	१००,३२९	८७,६८४
बिन्दकी	योग	५७७,४६४	३०७,७९३	२९६,६७१
	ग्रामीण	५२८,८३०	२८१,८६३	२४६,९६७
	नगरीय	२९,४८४	१५,८३६	१३,६४८
जहानाबाद तहसील	नगरीय	१९,१५०	१० ०९४	९ ०५६
फतेहपुर तहसील	योग	७७५,९३०	४१४,२२२	३६१,७०८
	ग्रामीण	६५१,०८७	३४७,५६७	३३०,५२०
	नगरीय	१७७,६७५	६२,७८३	५४,८९२
बहुआ नगर क्षेत्र	नगरीय	७,१६८	३,८७२	३,२९६
खागा तहसील	योग	५४५,८४७	२८७,३५४	२५८,४९३
	ग्रामीण	५३१,३११	२७९,६१०	२५१,७०१
	नगरीय	९०,३९	४,८२१	४,२१८
किशुनपुर नगर	नगरीय	५,४९७	२,९२३	२,५७४

स्रोत - सांख्यकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर १९९९ पृष्ठ २२ एवं १०५

कारक है। जो क्षेत्र जितना ही अधिक नगरीय होगा वह सामाजिक आर्थिक दृष्टि से उतना ही अधिक समृद्ध होगा। सन् १६८१ की जनगणनानुसार म्युनिसिपल कारपोरेशन, कैण्टोमेण्ट बोर्ड, टाउन, एरिया, नोटिफाइड एरिया नगर माने जाते है। इसके अतिरिक्त वे स्थान– (१) जहॉ की न्यूनतम जनसख्या १,५०,००० है। (२) जहॉ ७५ प्रतिशत से अधिक श्रमिक अकृषि कार्य मे सलग्न है तथा (३) जहॉ जनसख्या घनत्व कम से कम ४०० व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी० है उन्हे नगर के अर्न्तगत सम्मिलित किया जाता है। भारत मे नगर की परिभाषा सन् १६६१ से सदा एक सी रही है, परन्तु सन् १६८१ की जनगणना मे अकृषि कार्यो मे सलग्न श्रमिको की परिकल्पना मे मत्स्य, पशु पालन, आखेट और बागवानी आदि मे लगे श्रमिको को कृषि सेक्टर मे समाहित किया गया है जबकि सन् १६६१ मे एव १६७१ कीजनगणना मे उन्हे अकृषि सेक्टर मे सम्मिलित किया गया था (चान्दना १६८७ पृष्ठ १६७–१६८) अध्ययन क्षेत्र से सम्बन्धित प्रस्तुत ग्रामीण–नगरीय सरचना के सन्दर्भ मे यहॉ के शहरो और कस्बो मे जो जनसख्या रहती है, उसे नगरीय जनसख्या मान लिया जाता है। सन् १६६१ की जनगणनानुसार अध्ययन क्षेत्र की नगरीय जनसख्या १८८०१३ है जो कुल जनसख्या का ६ ६० प्रतिशत है। सारिणी २ ६ से स्पष्ट है कि कुल नगरीय जनसख्या मे से फतेहपुर शहर की जनसख्या सर्वाधिक (११७,६७५) है। इस प्रकार कुल नगरीय जनसख्या का ६२ ५६ प्रतिशत भाग अकेले फतेहपुर नगर मे निवास करता है तथा शेष ३७ ४१ प्रतिशत नगरीय जनसख्या ५ कस्बो मे निवास करती है। इनमे बिन्दकी नगरपालिका मे नगरीय जनसख्या १५ ६८ प्रतिशत खागा टाउन एरिया मे ४.८० प्रतिशत जहानाबाद टाउन एरिया मे १० १६ प्रतिशत बहुआ टाउन एरिया मे ३.८१ प्रतिशत तथा किशनपुर टाउन एरिया मे २ ६२ प्रतिशत नगरीय जनसख्या निवास करती है। इस प्रकार अध्ययन क्षेत्र मे कुल ६ नगरीय केन्द्र है, जिसमे फतेहपुर नगर भी शामिल है। सन् १६८१ में जनपद फतेहपुर की कुल जनसख्या १५,७२,४२१ थी जिसमे से १,४१,२६२ अर्थात ८ ६८ प्रतिशत जनसख्या नगरीय थी। इसमे ६० ०४ प्रतिशत जनसख्या अकेले फतेहपुर नगर मे निवास करती थी। शेष ३६ ६६ प्रतिशत जनसख्या जनपद के अन्य ५ कस्बों मे संग्रहीत थी। इससे स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र की नगरीय जनसख्या मे १६८१–६१ के दशक के दौरान ० ६२ प्रतिशत की मामूली वृद्धि हुई है। वास्तव मे कानपुर ओर इलाहाबाद जैसे बडे नगरो की समीपता का इस पर प्रभाव रहा है, जिनकी जनसख्या मे इस दौरान तीव्र वृद्धि का सकेत मिलता है।

REFERENCES

Agarwal, Y P and Moonis Razg, 1981 Railway Frieight Flows and the Regional structure of the Indian Economy The Geographer 28 (2) - 1-20

1981 Commodity flows and Levels of Development in India A District wise Analysis in L R Singh (ed) New Perspectives in Geography Allahabad, PP. 47-53

Berry -1966 Commodity Flows and spatial structure of Indian Economy Chicago

Chandna R C sidhu, Ms 1980 Introduction to population Geography Kalyani Publication, New Delhi, P 98

Mishra, P 1989 Uttar Pradesh District Gazetteers Fatehpur, Distt Govt of U P Lucknow, P 1

Mishra, Indu 1990 Human Settlement system and Regional Development in Allahabad District The problem and policies, Unpublished, D Phi II thesis of Allahabad University, Allahabad P P 120-135

Roy K , 1989 Fatehpur District, A Study in Rural Settlement, Geography, Unpublished Thesis, University of Allahabad

Singh, d N 1965 Evolution of Transport in North Bihar National Geographical Journal of India 11 (2) 84-100

1977 Transportation Geography in India A survey of Research National Geographical Journal of India, 23 (1-2) 95-114

Singh J 1961 Rail Road Traffic Densities and Patterns in south Bihar, National Geographical Journal of India, 7 (3) 137-49

Singh, R L & Singh, U 1963. Road Traffic survey of varanasi National Geographical Journal of India, 9 (3 &4) 32-47

गुप्त रवीन्द्र १६८६ जिला जनगणना हस्तपुस्तिका जनपद फतेहपुर पृ० १

सामाजार्थिक समीक्षा, जनपद फतेहपुर १६६४–६५ सख्या प्रभाग, राज्य नियोजन सस्थान, उ० प्र० पृ० – ५

साख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर १६६६ . सख्या प्रभाग, राज्य नियोजन संस्थान उ० प्र० पृ० २६

जिला गजेटियर फतेहपुर, १६८० पृष्ठ–३

विकेन्द्रित नियोजन वार्षिक जिला योजना १६६३–६४, पृष्ठ १

औद्योगिक प्रेरणा १६६०–६१ पृ० ५

अध्याय - ३

परिवहन विकास की कालिक प्रवृत्तियाँ

मानव सभ्यता के प्रारम्भिक काल से ही परिवहन का सास्कृतिक विकास मे प्रमुख भूमिका रही है। मानव के सामाजिक – सांस्कृतिक विकास को इस समय तीव्र गति मिली जिस समय उसने दूरियॉ को तय करने के लिए माल को ढोने के लिए पहिये का प्रयोग करना शुरु किया। इसीलिए इस विकास को उसके सामाजिक, सास्कृतिक और आर्थिक प्रगति में एक महत्वपूर्ण कदम माना जाता है। तब से लेकर आज तक जैसे जैसे परिवहन के क्षेत्र मे विकास होता रहा। उसके सास्कृतिक और आर्थिक स्तर में भी उन्नयन होता रहा है। विश्व के विभिन्न क्षेत्रो मे इसी को ध्यान में रखकर परिवहन के विकास के लिए रणनीतियॉ और योजनाये बनायी जाती रही है। विशेष कर विकासशील देशों मे परिवहन को आज अघ सरचनात्मक सुविधाओ के रूप मे जाना जाता है जिस पर किसी क्षेत्र के आर्थिक विकास का सम्पूर्ण ढॉचा आधारित होता है।

वर्तमान अध्याय मे परिवहन के उपर्युक्त विशेषताओ पर ध्यान देते हुए उसके कालिक विकास के प्रतिरूप के विश्लेषण का प्रयास किया गया है।

३.१ परिवहन का विकासात्मक प्रतिरूप -

अति प्राचीन काल से भारतवासी सडको के महत्व को समझते रहे है। ससार के प्राचीनतम् साहित्य ऋगवेद मे सडको (महापथ) का वर्णन मिलता है। सिन्ध के मोहन जोदडो स्थान की खुदाई से सिद्ध हो चुका है कि भारत के नागरिक ईसा से ३५०० वर्ष पूर्व सडके बनाने की कला मे निपुण थे। पंजाब के हडप्पा नामक स्थान की खुदाई से दो पहिये वाले तॉबे के रथ की एक मूर्ति मिली थी जिसमे गाडीवान सामने बैठा हुआ था जिसे हम ससार के पहिए वाली गाडी का प्राचीनतम् रूप कह सकते है। हाल ही में बस्ती जिले की खलीलाबाद तहसील के अर्न्तगत रसूलपुर गॉव मे एक स्थान पर खुदाई करते समय भगवान विष्णु की एक सुन्दर मूर्ति प्राप्त हुई है जिसमे भगवान विष्णु सप्त अश्वो द्वारा चालित एक रथ पर विराजमान है। विशेषज्ञो का कहना है कि यह मूर्ति प्रस्तर युग (Stone age) की है। यह स्वय सिद्ध बात है कि बिना उत्तम सडको के इस प्रकार के वाहनो का होना सम्भव नही है।

३.१.१ प्राचीन काल-

प्राचीनकाल मे भारतवासी युद्ध मे रथो का प्रयोग करते थे। रामायण, महाभारत आदि ग्रन्थो मे इनका वर्णन मिलता है। श्रीकृष्ण भगवान अर्जुन के सारथी थे। ईसा से ६०० वर्ष पूर्व विम्बिसार द्वारा बनवाई हुई एक सडक पटना जिले के दक्षिणी पूर्वी भाग मे राजगीर (प्राचीन राजगृह) नामक स्थान पर अब भी मिलती है। हेनसांग नामक चीनी यात्री ने लिखा है कि विम्बसार ने गिरधर कूट पर्वत पर गौतम बुद्ध से मिलने के लिए जाते समय अनेक लोगो को अपने साथ ले लिया था जिन्होने पहाडियों को काटकर और घाटियों को पत्थरो से भर कर यह सडक बनाई थी जो कि आज भी गिरधर कूट जाते समय जंगलो में उत्तम मार्ग बनाती है।

३.१.२ हिन्दूकाल-

मौर्यकाल मे बौद्ध साहित्य विशेषकर जातक कथाओं में सडको का बहुधा उल्लेख मिलता है। किन्तु कौटिल्य के अर्थशास्त्र और शुक्रनीति इन दो ग्रन्थों मे सर्वाधिक प्रमाणिक लेख मिलते है, जिनमें सडको का विस्तृत विवरण दिया गया है। कौटिल्य के अर्थशास्त्र मे विभिन्न उद्देश्यो के लिए विभिन्न चौडाई की सडकों का उल्लेख करते हुए तत्सम्बन्धी नियमो का वर्णन किया गया है।

"राजमार्ग द्रोण मुखत्थानीय राष्ट्र विवीत पथाः संयानीयव्यूह श्मशान ग्राम रथा चाण्ट दण्डाः ।।४।। चर्तुदण्ड सेतुवन पथः ।।५।। हिदण्दों हस्ति क्षेत्रपथः ।।६।। स्वारत्नयो रथ पथश्च चत्वारः पशुपथः ।।७।। द्वौ क्षुद्र पशु मनुष्यपथः।"

सडको को तोड–फोड या उनमें नुकसान करने वाले के लिए दण्ड का विधान भी दिया गया है। उन्होंने दो प्रकार के मार्गो का उल्लेख किया है।

(१) नगरों के आन्तरिक मार्ग

(२) नगर से बाहर जाने वाले मार्ग प्रथम श्रेणी के मार्गो के पॉच और द्वितीय श्रेणी के छ भेद किये गए है। कौटिल्य के अनुसार माल ढोने के लिए ऐसी गाडियॉ काम में लायी जाती थी जिन्हें बैल, घोडे, खच्चर, गधे तथा अन्य एक खुर के पशु खीचतें थें।

शुक्रनीति मे विभिन्न प्रकार की सड़कों की चौड़ाई उनके बनाने का ढग तथा आवश्यक नियमों का उल्लेख किया गया है। सड़के कछुवे के पीठ के समान (बीच में ऊँची) होनी चाहिए एवं उन पर पुल और दोनो ओर जल निकलने के लिए नालियॉ होना चाहिए।

इन तथ्यो से ऐसा प्रतीत होता है कि भारत मे प्राचीनकाल से ही सडक परिवहन के विकास पर बल दिया गया था।

हिन्दूकाल मे ईसा से २०० वर्ष पूर्व और ३०० ई.सी के बीच के समय मे उत्तरी भारत मे दो मार्गो से आन्तरिक व्यापार होता था जो पाटलिपुत्र से काबुल और सिन्ध की घाटी तक जाते थे। एक बडी सडक महाराष्ट्र और मालवा के बीच मे थी जो बुरहानपुर से होकर जाती थी। फाह्यान (पाचवी) और हवेनत्साग (सातवी शताब्दी) ने भी अपनी यात्राओ में सडको का वर्णन किया है। लगभग ७०० ईसवी के ताओसन नामक चीनी यात्री भारत आया जिसने चीन और भारत के बीच तीन व्यापारिक मार्गो का वर्णन किया है। एक मार्ग लाफ झील से तिब्बत और नेपाल तक जाता है। दूसरा शानशन से कोयत तक और तीसरा मार्ग वह था जिससे हवेनत्साग भारत आया था। इससे यह स्पष्ट होता है कि भारत में सांतवी शताब्दी तक उक्त समय मे परिवहन मार्गो का पर्याप्त विकास हो चुका था।

३.१.३ मध्यकाल-

मध्यकाल के राजाओ ने सडको की ओर विशेष ध्यान दिया गया था। उस काल की मीनारे अब भी अनेक स्थानो पर पायी जाती है। इब्न बतूता (चौदहवी शताब्दी) ने अलाऊद्दीन खिलजी के पुत्र सुल्तान कुतुबद्दीन को दिल्ली से दौलताबाद की यात्रा का वर्णन करते हुए लिखा है कि दोनो नगरो के बीच चालीस दिन का मार्ग है और समस्त मार्ग मे सडक बिल्लौर तथा अन्य वृक्षो से इस भॉति आच्छादित है कि यात्री को ऐसा प्रतीत होता है मानो एक उद्यान से होकर गुजर रहा है। दौलताबाद से तेलगाना और मालाबार तक की यात्रा का छ महीने का मार्ग है।

नई सडक बनवाने, पुरानी सडको का सुधार करने तथा सभी सडको पर यात्रियों के लिए विविधि सुविधायें प्रदान करने के लिए शेरशाह शूरी का नाम इतिहास में प्रसिद्ध है। उसकी बनवाई सडको मे प्रमुख ये है। पजाब मे बनवाए हुए किले से सुनारगॉव (बगाल) तक आगरा से बुरहान पुर तक, आगरा से जोधपुर और चित्तौरगढ तक तथा लाहौर से मुल्तान तक आदि।

चहार गुलशन नामक पुस्तक में जो अठारहवी शताब्दी के मध्य में लिखी गयी थी मुगलकाल की २४ सडको का उल्लेख मिलता है। इनमें से १३ का पूर्णत. और ८ का अशत. पता लग चुका है। केवल तीन का अभी पता नही लग पाया है। इसी भाँति यूरोपीय यात्री टैवसीयर ने जिसने १६४० और १६६७ के बीच भारत में यात्राए की और १२ सडको का

उल्लेख किया है।

३.२ आधुनिक काल में परिवहन विकास -

(अ) **रेल मार्गो का विकास** - पूर्व स्वांतत्र काल मे रेल मर्गो का विकास भारतवर्ष में उन्नीसवी शताब्दी से प्रारम्भ हो चुका था सर्वप्रथम बम्बई – थाना रेलमार्ग पर रेल गाडी १८५३ मे चली तथा रेलमार्ग की लम्बाई ३२ किलोमीटर थी। तत्पश्चात कई चरणो मे विकास के उपरान्त १९२५ तक पूर्ण रेल मार्ग जाल विकसित होकर अस्तित्व मे सामने आया। स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात केवल कुछ महत्वपूर्ण कडियो को जोडने का कार्य ही शेष रह गया था।

रेल मार्ग के निर्माण के प्रथम चरण (१८५३-१८६६) - ब्रिटिश शासन काल मे रेल मार्गो के निर्माण का कार्य निजी कम्पनियो को सौंप दिया गया था। रेल सचालन की जिम्मेदारी भी कम्पनियो को ही दी गई थी। सरकार का कार्यक्षेत्र उच्चस्तरीय पर्यवेक्षण तथा नीति निर्धारण तक ही सीमित था। कम्पनियो को रेल निर्माण में पूँजी लगाने के लिए प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से पूंजी विनियोग पर ५ प्रतिशत वार्षिक ब्याज की सुरक्षा दी जाती थी। परिणाम स्वरूप रेल निर्माण मे बिना पर्याप्त सर्वेक्षण के कम्पनियो ने अधिक पूँजी लगायी जिससे सरकार पर ब्याज भार बढता गया।

द्वितीय चरण (१८६७ - ७०) - में सरकार ने निर्माण कार्य अपने हाथ मे लिया। इस अवधि मे निर्माण की गति अति मन्द रही।

तृतीय चरण (१८७० - १९२४) - मे यह नीति अपनायी गयी जिसके अनुसार मार्गो पर स्वामित्व सरकार का माना गया तथा सचालन कार्य कम्पनियों के हाथ रहा। इस अवधि में निर्माण कार्य की प्रगति सन्तोष प्रद रही।

१९२४ में अकवार्थ समिति की संस्तुति के अनुसार - रेल परिवहन सरकारी नियत्रण मे कर दिया गया। १९२४ से १९४७ ई० के मध्य रेल मार्ग निर्माण यत्र–तत्र विच्छिन्न कडियों को जोडने तक ही सीमित रहा। देश विभाजन के पश्चात् कुछ क्षेत्रों, विशेषतया पूर्वी भाग में रेल परिवहन मे कठिनाई उत्पन्न हो गयी। कलकत्ता से नवनिर्मित पूर्वी पाकिस्तान होते हुए आसाम घाटी को सम्बद्ध करने वाले रेलमार्ग विच्छिन्न हो गये। अतएव कलकत्ता से कटिहार सिलीगुडी होते हुए आसाम घाटी में प्रवेश करने वाले एकमात्र रेलमार्ग पर याता–यात भार बहुत बढ गया एव इस मार्ग पर साहिबगज मे गगा पर पुल नही होने के कारण फेरी द्वारा

यातायात मे बहुत कठिनाई होती थी जो फरक्का बॉध निर्मित होते तक बनी रही, तीव्र औध ौगिकरण के मार्ग मे रेल परिवहन की समिति क्षमता भी एक बडी रुकावट थी। पंचवर्षीय योजनाओ के माध्यम से इस्पात, सीमेट, एल्यूमिनियम जैसे आधार भूत महत्व वाले पदार्थो के उत्पादन हेतु बडे पैमाने के कारखाने निर्मित करना अनिवार्य था। इन कारखानो के लिए कच्चे माल दक्षिणी–पूर्वी पठारी क्षेत्र मे केन्द्रित थे परन्तु इस क्षेत्र के बीचो–बीच गुजरने वाला बम्बई, नागपुर, खडगपुर, हावडा मार्ग के अतिरिक्त अन्य कोई महत्वपूर्ण रेलमार्ग नही था। इस मार्ग के उत्तर स्थित दामोदर घाटी के कोयला क्षेत्र मे अपेक्षाकृत सघन रेलमार्ग जाल पहले निर्मित हो चुका था परन्तु इस क्षेत्र से राउरकेला, भिलाई जैसे नवनिर्मित इस्पात कारखानो तक कोयला पहुॅचाने का एक मात्र मार्ग आसनसोल था।

इस कठिनाई को दूर करने के लिये हाटियाबीरमित्रपुर, राउरकेला तथा विलासपुर–कोरबा मार्गो का निर्माण किया गया। नये इस्पात कारखानो का सीधा सम्बन्ध कलकत्ता एव बम्बई पतनो से ही था जो अधिक दूरी पर स्थित है। अतएव रायपुर तथा तितली गढ–विजिया नगरम् एव सम्बलपुर–तितलीगढ मार्गो का निर्माण करके नवनिर्मित पत्तन विशाखा पट्नम् से इनका सीधा सम्बध स्थापित कर दिया गया। उसी प्रकार द्रुग–घाली दिल्ली–रजहरा मार्ग का निर्माण भिलाई कारखाने को कच्चा लोहा के सोत से जोडने, विशाखापट्नम् बैलाडीला मार्ग का निर्माण निर्यात हेतु बैलाडीला लौह खदान को पन्तन से जोडने तथा गढवा पीपरी–चुर्क–चुनार मार्ग को दामोदर घाटी के कोयला क्षेत्र से चुर्क के सीमेट तथा पीपरी के एल्युमिनियम कारखानों तक सीधे पहुॅचाने के लिए किया गया। बघेलखण्ड पठार मे स्थित कोयला के विशाल भण्डार का उपयोग करके औद्यौगीकरण को प्रश्रय देने के उद्देश्य से कटनी, दिल्ली मार्ग निर्माण हुआ है। इस प्रकार स्पष्ट है कि स्वतन्त्रता प्रप्ति के पश्चात् नये मार्गो का निर्माण अधिकतर दक्षिणी पूर्वी पठार में हुआ जो प्रधान तथा दक्षिणी पूर्वी रेल प्रखण्ड के अर्न्तगत पडता है। इन रेलमार्गो के निर्माण के फलस्वरूप भारत में रेलमार्गो की लम्बाई १९५० – ५१ मे ५३.५९६ कि.मी. तथा १९७१ – ७२ में बढकर ६० ०६७ कि.मी. हो गयी। १९८० – ८१ में ६१२४० कि.मी., १९९० – ९१ में ६२,२११ तथा १९९९ – २००० मे ६२८०९ कि.मी हो गयी।

अध्ययन क्षेत्र मे रेल परिवहन का प्रारम्भ ईस्ट इण्डियन रेलवे के अधीन कानपुर – इलाहाबाद रेलमार्ग के निर्मित होने के उपरान्त हुआ। इस रेलवे पर यातायात की शुरुआत ३ मार्च १८५९ की हुयी। स्वतन्त्रता के बाद रेलवे के राष्ट्रीयकरण और पुनर्सभूहन

के उपरान्त १४ मई १९५२ से यह रेलमार्ग उत्तर रेलवे का भाग बन गया **(जिला गजेटियर, फतेहपुर, १९८०, पृष्ठ ११७)**। यह रेलमार्ग हावडा (कलकत्ता) – दिल्ली मुख्य लाइन का भाग है जो देश का सबसे व्यस्त रेलमार्ग है।

यह विद्युतीकृत दोहरी लाइन वाला रेलमार्ग है जिस पर औसतन प्रति १० मिनट पर ट्रेनों का गमनागमन होता रहता है। जनपद में इसकी कुल लम्बाई ८८ किमी० है **(एक्शन प्लान, फतेपुर, १९८८-८९ से १९९९-२०००, पृष्ठ ३)**। फतेहपुर में यह रेलमार्ग कौशाम्बी जनपद को छोडते ही प्रवेश कर जाता है जो खागा, फतेहपुर और बिंदकी रोड (चौडगरा) होते हुए पश्चिम में कानपुर महानगर से जोड़ता है। इस तरह यह रेलमार्ग जनपद को पश्चिम मे स्थित प्रदेश मे मुख्य औद्योगिक महानगर कानपुर से तथा पूर्व में स्थित प्रदेश के मुख्य शैक्षणिक एवं प्रशासानिक केन्द्र इलाहाबाद से सम्बद्ध करता है। इस रेलमार्ग पर जनपद में कुल १२ रेलवे स्टेशन क्रमशः कटोधन, खागा, सतनरैनी, रसूलाबाद, फैजुल्लापुर, रमवा, फतेहपुर, औंग, बिन्दकी रोड, कंसपुर, गुगौली, मलवा और कुरस्तीकलां स्थित है। सन् १९८० तक इनकी संख्या केवल ११ थी जो बाद में रमवां स्टेशन के विकसित होने के उपरान्त बढकर १२ हो गयी यह स्टेशन औसत रूप से ८ कि०मी० की दूरी पर स्थित है। ध्यातव्य है कि जनपद के कुल १३ विकास खण्डों में से यह रेलमार्ग ८ विकास खण्डों (देवमई, मलवा, तेलियानी, भिटौरा, हसवा, ऐरायां विजयीपुर तथा धाता) से गुजरता है। शेष ५ विकास खण्ड (अमौली, खजुहा, बहुआ, असोथर और हथगॉव) रेल सुविधा से वंचित है। इस तरह स्पष्ट है कि जनपद में इस रेलवे लाइन के साथ–साथ अन्य रेलवे लाइन का विकास अत्यावश्यक है जिससे जनपद के प्रत्येक विकास खण्ड को रेलवे मार्ग की सुविधा उपलब्ध हो सके तथा सामाजिक–आर्थिक विकास को बढावा मिले सके।

(ब) सड़को का विकास (परिवहन क्रान्ति) - स्वतन्त्रता के पहले भारत में अग्रेजों के आने पर सड़कों के विकास पर विशेष ध्यान दिया गया। किन्तु इस समय सड़कों का निर्माण और उनकी सरम्मत आदि कार्य एक सैनिक मण्डल (Military Board) के सुपुर्द था। यद्यपि इस समय मे अनेक नई सड़के बनाई अथवा पक्की की गई और उन पर पुल बाँधे गए, किन्तु उन्ही सडको की ओर बहुधा ध्यान दिया गया जो सैनिक दृष्टि से महत्वपूर्ण थी। वे सड़के जो व्यापारिक महत्व की थी अथवा जो जनता के लिए उपयोगी थी वे साधारणतः बिना मरम्मत के पड़ी रही और खराब हो गयी, उनके अनेक पूल टूट गए। लाई विलियम बैटिंग (१८२८–३५) पहला गर्वनर जनरल थे। जिसने सड़को के सुधार की ओर विशेष ध्यान दिया।

उसका प्रारम्भ किया कार्य लार्ड डलहौजी (१८४८.५६) ने भी जारी रखा। सन् १८५५ में लोक निर्माण विभाग (Public works Department) की स्थापना की गई और सडकों का कार्य सैनिक मण्डल (Miliatary Board) से लेकर इस विभाग के सुपुर्द कर दिया गया। अब सडको पर पर्याप्त धन व्यय करने की व्यवस्था होने लगी। यदि सुचारु रूप से कार्य चलता रहता तो भारत मे सडको का बहुत कुछ सुधार और विकास हो जाता। किन्तु उन्नीसवी शताब्दी के उतरार्द्ध मे ब्रिटेन मे रेलो की सफलता सिद्ध हो चुकी थी। अतः हमारे शासको का ध्यान भी भारत मे रेलों की स्थापना की ओर गया। अब क्या था, सारी धन सम्पदा, सारी योग्यता और विचार रेलों की ओर पिल पडी। सन् १८४४ से ही इस सम्बन्ध में चर्चा होनी प्राराम्भ हो गयी थी। अत· सडको की ओर से पूर्णत ध्यान हट गया। केन्द्रीय सरकार ने सडको की ओर से पूर्णत अपना हाथ खीच लिया।

सडक निर्माण और सुधार का कार्य प्रान्तो के ऊपर छोड दिया गया जिन्होने अपना उत्तर दायित्व स्थानीय संस्थाओ के मत्थे मढ दिया। इस प्रकार सडको का जीवन सकट मे पड गया और उनकी दशा दिन दूनी रात चौगुनी शोचनीय होने लगी। प्रथम विश्वयुद्ध के अन्त तक यही दशा रही। इस भॉति लगभग सौ वर्ष का समय भारतीय सडको के इतिहास मे ऐसा आता है जबकि सडको की भारी उपेक्षा की गई। १९६४ – ६५ में कुछ माल यातायात का मात्र २३ प्रतिशत सडक परिवहन द्वारा ढोया गया। भारी पदार्थो (कोयला, कच्चा लोहा, चूना पत्थर, सीमेट, पेट्रोलियम) के परिवहन का ७६ ६ प्रतिशत रेलमार्गो द्वारा, १५.७ प्रतिशत अन्य साधनो द्वारा एवं मात्र ७.७ प्रतिशत सडको द्वारा सम्पन्न हुआ। सडक का देश के परिवहन तन्त्र मे इतना गौण स्थान होने का प्रधान कारण इसको अविकसित अवस्था है। इतिहास सिद्ध है कि घोर अवनति के उपरान्त उन्नति अवश्यम्भावी है और प्रथम विश्व–युद्ध के फल स्वरूप भारत में सडक परिवहन के क्षेत्र मे एक महान क्रान्ति तथा प्रथम विश्व युद्ध के बाद मोटर गाडियों की उपलब्धता में वृद्धि हुई। सडक निर्माण की दिशा मे सर्वप्रथम प्रयास १९४३ ई० मे "नागपुर योजना" के अर्न्तगत हुआ और फिर सडको के विकास मे उतरोत्तर वृद्धि हुई। १९४८ ई० मे सड़को की लम्बाई १,४०,८०० किमी० थी। वर्ष १९५०–५१ मे कुल सडको की लम्बाई ३९७ ६ हजार किलोमीटर थी जो कि १९६६–६७ से लगभग बढ़कर ३३२० हजार किलोमीटर हो गयी। अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत सडकों के विकास का निम्नलिखित स्वरूप है।

(अ) नवीन सडके - १९९१ की जनगणना के अनुसार फतेहपुर जनपद में कुल ७

नगरीय केन्द्र क्रमश फतेहपुर, बिन्दकी, खागा, जहानाबाद, बहुआ और किशुनपुर स्थित है। इनको जनपद से जोडने के लिए नवीन सडके जनपद मे बनायी गयी जिनका विवरण निम्नलिखित है। (सारणी ३ १)

(१) **फतेहपुर नगरीय केन्द्र** - यह नगरीय केन्द्र जनपद मुख्यालाय में ही विकसित हुआ है। इसकी स्थिति तेलियानी विकास खण्ड मे पायी जाती है। जनपद का सबसे बडा नगरीय केन्द्र एव जनपदीय मुख्यालय होने के कारण यहॉ से निकल कर सडके अध्ययन क्षेत्र के विभिन्न भागो की ओर किरणवत फैली है। यह रेलमार्ग और राष्ट्रीय राजमार्ग द्वारा पश्चिम एव पूर्व मे स्थित कानपुर और इलाहाबाद नगरो से भी भली भॉति जुडा हुआ है।

(२) **फतेहपुर - बिन्दकी सडक मार्ग** - यह नगरीय केन्द्र जनपद मुख्यालय से लगभग ३२ किमी० लम्बी सडक द्वारा सम्बद्ध है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग तथा सामान्य सडको दोनो का ही योगदान है। यह नगरीय क्षेत्र खजुहा विकास खण्ड मे स्थित है।

(३) **फतेहपुर - खागा सडक मार्ग** - खागा नगरीय क्षेत्र जनपद मुख्यालय से लगभग ३४ किमी० लम्बी सडक द्वारा सम्बद्ध है जो राष्ट्रीय राजमार्ग का भाग है। इसकी स्थित ऐराया विकास खण्ड में है।

(४) **फतेहपुर - जहानाबाद सड़क मार्ग** - जहानाबाद नगरीय क्षेत्र जनपद मुख्यालय से लगभग ५६.४ किमी० लम्बे सडक मार्ग द्वारा जुडा हुआ है। यह सडक मार्ग बिन्दकी नगरीय क्षेत्र से होकर गुजरता है। यह नगरीय क्षेत्र देवमई विकास खण्ड में स्थित है।

(५) **फतेहपुर - बहुआ सड़क मार्ग** - बहुआ नगरीय क्षेत्र फतेहपुर जनपद मुख्यालय से लगभग २६ किमी० लम्बी सडक द्वारा सम्बद्ध है जो राजकीय राजमार्ग – १३ का भाग है। यह नगरीय क्षेत्र बहुआ विकास खण्ड मुख्यालय मे ही विकसित हुआ है।

(६) **फतेहपुर - किशुनपुर सडक मार्ग** - किशुनपुर नगरीय क्षेत्र जनपद मुख्यालय से लगभग ५६ किमी० लम्बे सडक मार्ग द्वारा सम्बद्ध है। यह मार्ग खागा नगरीय क्षेत्र से होकर गुजरता है। इस मार्ग मे भी सामान्य सडक तथा राष्ट्रीय राजमार्ग २ दोनो का ही योगदान है। ध्यान देने की बात यह है कि यह शहरी क्षेत्र सबसे कम विकसित है जिसका प्रमुख कारण जनपद मुख्यालय से अपेक्षाकृत अधिक दूरी, परिवहन साधनों का अभाव तथा इसके पश्च क्षेत्र का पिछडा होना है। इसकी स्थिति विजयीपुर विकास खण्ड में है।

उपर्युक्त विवरण से स्पष्ट है कि जनपद के कुल ७ नगरीय क्षेत्रों में से तीन क्रमश.

फतेहपुर बिन्दकी और खागा अधिक विकसित तथा शेष तीन कोडा जहानाबाद, बहुआ और किशुनपुर कम विकास अवस्था में है। जिसमे सडक मार्गो की अभिगम्यता एव सगमता का महत्वपूर्ण योगदान है।

सारणी ३.१

A. जनपद फतेहपुर जनपद मुख्यालय - नगरी क्षेत्र मार्ग संगमता

जनपद मुख्यालय	नगरीय क्षेत्र	जनपद मुख्यालय-नगरीय क्षेत्र (दूरी किमी०)
फतेहपुर	फतेहपुर	०.०
फतेहपुर	बिन्दकी	३२.०
फतेहपुर	खागा	३४.०
फतेहपुर	जहानाबाद	५६.४
फतेहपुर	बहुआ	२६.०
फतेहपुर	किशुनपुर	५४.०

B. तहसील-विकास खण्ड संगमता

तहसील मुख्यालय	विकास खण्ड	सडक मार्ग दूरी (दूरी किमी०)
बिन्दकी	देवमई	२२.०
	मलवा	२६.०
	अमौली	४० ४
	खजुहा	७.०
फतेहपुर	तेलियानी	७.८
	भिटौरा	१३.६
	हसवा	१२ ४
	असोथर	४०.०
खागा	हथगॉव	१६ ०
	ऐराया	५.२
	विजयीपुर	१३.०
	धाता	३६.०

स्रोत - परिवहन विभाग, जनपद फतेहपुर १९९९

(स) सम्पर्क मार्ग - अध्ययन क्षेत्र जनपद फतेहपुर की विभिन्न तहसीलो को विकास खण्डो से जोडने वाले निम्नलिखित सम्पर्क मार्ग है। (सारिणी ३.१ B)

(१) बिन्दकी से देवमई - बिन्दकी से देवमई की सडक मार्ग से कुल दूरी लगभग २२ किमी० है। यह मार्ग खजुहा विकास खण्ड होकर जाता है। इस प्रकार देवमई खजुआ से सीधा जुडा हुआ है।

(२) बिन्दकी से भलवा - भलवा विकास खण्ड जो कि औद्यौगिक दृष्टि से जनपद का एकमात्र अतिविकसित क्षेत्र है तथा राष्ट्र राजमार्ग २ (N H 2) पर स्थित है, तहसील मुख्यालय से लगभग २६ किमी० लम्बी सडक द्वारा जुडा हुआ है।

(३) बिन्दकी से अमौली - अमौली विकास खण्ड मुख्यालय तहसील मुख्यालय से लगभग ४० किमी० लम्बी सडक द्वारा सम्बद्ध है। यह रास्ता भी खजुआ विकास खण्ड से होकर गुजरता है। अत इन दोनो विकास खण्डो के बीच सीधा सडक सम्पर्क है।

(४) बिन्दकी से खजुआ - चूँकि तहसील मुख्यालय इसी विकास खण्ड के अर्न्तगत स्थित है। अत· यह विकास खण्ड मुख्यालय से अत्याधिक नजदीक है। इस सडक मार्ग की लम्बाई मात्र ७ किमी० है किन्तु इतना छोटा सडक मार्ग भी वर्षा ऋतु में जलभराव के कारण परिवहन योग्य नही रह जाता है।

फतेहपुर तहसील - इस तहसील के अर्न्तगत जनपद के ५ विकास खण्डो क्रमश· तेलियानी, भिटौरा, हसवा, बहुआ और असोथर समाहित है। फतेहपुर नगर की स्थिति जनपद के ठीक मध्य में पायी जाती है। इसकी विभिन्न विकास खण्ड मुख्यालयों से जोडने वाली सडक मार्गो का विवरण निम्न प्रकार है –

(१) फतेहपुर से तेलियानी - फतेहपुर की स्थिति तेलियानी विकास खण्ड में पायी जाती है इसी कारण इनके मुख्यालयो के बीच पारस्पारिक दूरी मात्र ४.० किमी० है। इस सनीयता के कारण ही तेलियानी विकास खण्ड मुख्यालय मे आपेक्षित विकास सेवाओं का केन्द्रीकरण नही हो पाया है। क्योकि यह फतेहपुर नगर के उपान्त का भाग बन गया है। यहॉ के निवासी अपनी विभिन्न आवश्यकताओ की पूर्ति हेतु फतेहपुर नगर पर ही आश्रित है।

(२) फतेहपुर मिटौरा - यहॉ तहसील और विकास खण्ड मुख्यालयो के मध्य सड़क मार्ग की कुल दूरी लगभग १३६ किमी है। इस विकास खण्ड का एक मात्र सर्वाधिक विकसित क्षेत्र छेऊॅका उर्फ हुसैनगज है।

(३) **फतेहपुर से हसवा** - हसवा विकास खण्ड मुख्यालय तहसील मुख्यालय से लगभग १२४ किमी लम्बे सडक मार्ग द्वारा जुडा है। जिसके कारण यह विकास खण्ड तहसील मे उपलब्ध सुविधाओं का समुचित लाभ असानी से प्राप्त कर लेता है।

(४) **फतेहपुर से बहुआ** - बहुआ और फतेहपुर २६ किमी० लम्बे सडक मार्ग द्वारा परस्पर जुडे हुए है जो राजकोय राजमार्ग – १३ (S. H 13) का भाग है।

(५) **फतेहपुर से असोथर** - इस विकास खण्ड का मुख्यालय तहसील मुख्यालय से लगभग ४० किमी० लम्बी सडक मार्ग द्वारा जुडा हुआ है। इसका लगभग आधा भाग राजकीय राजमार्ग – १३ द्वारा बनाया जाता है। यह सडक मार्ग भी बहुआ विकास खण्ड से होकर जाता है।

खागा तहसील - यह तहसील जनपद फतेहपुर के पूर्वी क्षेत्र मे स्थित है। इसके अर्न्तगत ४ विकास खण्ड क्रमश· हथगांव, ऐराया, विजयीपुर और धाता खम्मिलित है। इस तहसील से इन विकास खण्ड मुख्यालयो को सम्बद्ध करने वाली विभिन्न सडक मार्गो का विवरण निम्नलिखित है।

(१) **खागा से हथगॉव** - हथगॉव विकास खण्ड मुख्यालय तहसील केन्द्र से लगभग १६ किमी० लम्बे सडक मार्ग द्वारा सयुक्त है। इस विकास का विकसित स्थान राजीपुर छिवलहा है जो इसी सडक मार्ग पर स्थित है।

(२) **खागा से ऐराया** - खागा तहसील मुख्यालय इसी विकास खण्ड में स्थित है। जो विकास खण्ड मुख्यालय से मात्र ५.२ किमी० लम्बे सडक मार्ग द्वारा जुडा हुआ है।

(३) **खागा से विजयीपुर** - खागा तहसील मुख्यालय से विजयीपुर विकास खण्ड मुख्यालय लगभग १३ किमी० लम्बी सडक मार्ग द्वारा सम्बद्ध है। किशुनपुर शहरी क्षेत्र इसी विकास खण्ड मे स्थित है।

(४) **खागा से धाता** - इस विकास खण्ड का मुख्यालय तहसील से सर्वाधिक दूरी पर स्थित है जो लगभग ३६ किमी० लम्बे सडक मार्ग द्वारा तहसील केन्द्र से सम्बद्ध है।

उपर्युक्त विवरण से स्पष्ट होता है कि जहॉ जनपद के सभी विकास खण्ड मुख्यालयो को उनके समीपस्थ तहसील मुख्यालयो से सडक मार्गो द्वारा सम्बद्ध किया गया है जिससे उनके बीच समुचित प्रशासनिक व्यवस्था कायम हो सके, वही दूसरी तरफ ऐसी सडको का अभाव है जो एक विकास खण्ड मुख्यालय को दूसरे से एवं विकास खण्ड मुख्यालयो को ग्राम्य – नगरो अथवा केन्द्रीय ग्रामो से जोडती है। वास्तव मे विकास खण्डोका नियोजनात्मक

तत्र पिछले तीन – चार दशकों की देन है। उसके पूर्व जनपद तहसील एवं परगना। पट्टा की प्रशासनिक इकाइयॉ अधिक सशक्त थी। इसी कारण इन्हे विधिवत स्थापित होने तथा सामाजिक–आर्थिक विकास मे कारगर भूमिका निभाने में अभी अधिक समय लगने की सम्भावना है। वर्तमान समय मे भी सभी प्रशासनात्मक एव विकासात्मक गति विधियो के केन्द्र जनपद मुख्यालय मे ही है। विकास खण्ड मुख्यालय को नियोजन की एक प्रभावशाली इकाई का समुचित स्थान प्राप्त करने हेतु पूरे तंत्र को नये सिरे से सुनियोजित करने की जरुरत है जिसमे सडक परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका है।

(स) ग्रामीण परिवहन - राष्ट्रीय राजमार्ग, राजकीय राजमार्ग एव अन्य पक्की सडको के अतिरिक्त फतेहपुर जनपद मे खडन्जा लगी और कच्ची सडको का भी एक जाल सा बिछा हुआ है। ये मार्ग ग्रामीण क्षेत्रों को कस्बो एव पक्की सडको से जोडते है। ये सम्पर्क मार्ग वर्षा ऋतु मे उपयोग मे काम लाये जा सकते है। क्योंकि जल भराव के कारण प्राय. आवागमन हेतु अयोग्य हो जाते है। वर्तमान समय मे उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा व्यापक सडक निर्माण अभियान चलाया जा रहा है जिसके अर्न्तगत ५०० से अधिक जनसख्या वाले सभी गावो को पक्की सडको से जोडने को योजना है। इन्ही सड़क मार्गो के माध्यम से ग्रामीण क्षेत्र कस्बों एव विकास खण्ड मुख्यालयो से जुड रहे है, फलस्वरूप ग्रामीण आवागमन एवं परिवहन में काफी विकास हुआ है जिससे सुदूर ग्रामीण क्षेत्रों में भी सामाजिक – आर्थिक परिवर्तन की गति को तेज करने में मदद मिली है। सारणी ३.२ से स्पष्ट है कि फतेहपुर जनपद मे आठवीं – नौवी पंच वर्षीय योजना (१६६० – ६५) के अर्न्तगत सडको की कुल लम्बाई १,३०४ ३ कि०मी लक्ष्य रखा गया जिसके लिए ७३० ५० लाख रु० खर्च करने का प्रावधान किया गया था। इसमे से ७२२.३० लाख रु० ही खर्च किये गये। इस धनराशि में ४६६. ७७ लाख रु० Minimum Need Programme (M N P) के अर्न्तगत जनपद सेक्टर द्वारा तथा २२२ ३ लाख रु० राजकीय सेक्टर द्वारा खर्च किये गये। इसी प्रकार दशवी पंचवर्षीय योजना (१६६५ – २००० ई०) के अर्न्तगत सडको की लम्बाई १,६६० किमी० करने का लक्ष्य रखा गया जिसके लिए १३८५.७० लाख रु० खर्च करने का प्रावधान है। इस धनराशि में से ६२६ ३० लाख रु० Minimum Need Programme के अर्न्तगत जनपद सेक्टर द्वारा तथा ३५०.५० लाख रु० राजकीय सेक्टर द्वारा खर्च किये जायेगे। स्मरणीय है कि राजनैतिक संकट के कारण आंठवी पचवर्षीय योजना का समय सन् १६६२ – ६७ तथा नवी पंचवर्षीय योजना का समय सन् १६६७ – २००२ तक निर्धारित कर दिया गया है।

इस विवरण से स्पष्ट है कि वर्तमान समय में जनपद में ग्रामीण सडको की ओर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। इससे विकास सुविधाओं के वितरण से ग्रामीण वासियों के आर्थिक स्तर को ऊपर उठाने में मदद मिलेगी।

सारणी ३.२

जनपद - फतेहपुर राजमार्गो के विकास हेतु परिव्यय

पद/विषय	१६६० - ६५ लक्ष्य/खर्च किया गया धन (लाख रु०)	किमी०	१६६५ - २००० लक्ष्य/खर्च किया गया धन (लाख रु०)	किमी०
१ पक्के राज मार्ग/ अन्य ग्रामीण राज मार्ग (किमी०)	७३० ५०	१,३०४ ३	१,३८५.७०	१ ६६०
कुल खर्च किया गया धन	७२२ ३०	—	१२७६ ८०	—
जनपद सेक्टर (Covered Under M.N.P.)	४६६ ७०	—	६२६ ३०	—
राजकीय सेक्टर (Not coverd under M N P)	२२२ ५३	—	३५० ५०	—

Source - Fatehpur District Development Plan 1999 - 2000, General and Sectoral Profile, State Planning Institute, Lucknow, Fatehpur 1999.

(द) आंतरिक जल मार्गो का विकास - सडको के निर्माण के पूर्व नदिया ही देश मे परिवहन का प्रमुख साधन थी। यही कारण है कि देश मे विशेषकर गगाघटी क्षेत्रो प्रमुख नगरो की अवस्थिति बडी नदियों के किनारे पायी जाती है। वैदिक काल से हिन्दूकाल तक नदी – परिवहन पर विशेष ध्यान दिया जाता रहा। नदी परिवहन को सबसे बडा आधात सडक परिवहन के विकास से लगा जिसके कारण उतरोत्तर नदी पन्तन नगरो का अपकर्ष हो गया। कन्नौज इत्यादि इसके प्रमुख उदाहरण है।

नदी परिवहन को दूसरा बडा आघात रेल परिवहन से लगा जिसके कारण वे नगर जो सडक और रेल परिवहन की सुविधाओ से वचित रह गये थे। अपने महत्व को खोते गये।

स्वतत्र भारत मे नदी परिवहन के विकास पर विशेष बल दिया गया क्योंकि ये एक सस्ता परिहवन का माध्यम है तथा इसके रख–रखाव पर कम खर्च होता है। इसी संदर्भ मे National Water Board का गठत किया गया है जिससे देश के विभिन्न भागो मे राष्ट्रीय

विकास के जलमार्गो के उननयन का उत्तरदायित्व सौपा गया है। हल्दिया से इलाहाबाद तक के राष्ट्रीय जलमार्ग का अभी हाल मे उद्घाटन इसी दिशा मे एक प्रमुख कदम है जिसके द्वारा निचली और मध्य गगा घाटी के अनेक नगरो को नदी परिवहन से जोड दिया गया है। इस परिवहन का विकास और रेल परिवहन के वैकल्पिक परिवहन के रूप में किया गया।

निष्कर्ष - उपर्युक्त अध्ययन से हम इस निष्कर्ष पर पहुँचते है कि परिवहन किसी जाति के उन्नति का दर्पण है। यह वाणिज्य, व्यापार व उद्योग इत्यादि के बीच की एक कडी है। परिवहन आज प्रत्येक व्यक्ति एवं वस्तु की एक अनिवार्य आवश्यकता है। आधुनिक विज्ञान के सारे आविष्कार और सफलताये, कला, साहित्य, सस्कृति और सभ्यता की सारी प्रगति, वाणिज्य, व्यापार और उद्योग की सारी उन्नति शून्यवत हो गयी होती यदि उनके सदेश को ससार के कोने कोने मे पहुँचाने के लिए आधुनिक परिवहन के साधन न होते।

REFERENCES

Addo, S T. — The Role of Transport in the socio Economic Development of Developing Countries, A Ghanaian Example, The Journal of Tropical Geography Vol 48, June, Fatehpur District Development plan 1999-2000 General and Sectoral profile, state planning Institute, Lucknow , Fatehpur, 1999

Singh, J · — Transport Geography of South Bihar B H.U. Press, 1964

Singh, R B — "Road Traffic Flow in U P "The National Geographical Journal of India, Vol IX Pt 1, 1963, PP. 34-47 Taffe, R N., Rail Transportation and the Economic Development of soviet (Central Asia, Research paper No 664, Department of Geography University of Chicago, 1960

चौहान– शिवध्यान सिह, १६८५ आधुनिक परिवहन लक्ष्मी नारायण अग्रवाल प्रकाशन, आगरा।

सिह जगदीश– परिवहन तथा व्यापार भूगोल, उत्तर प्रदेश हिन्दी संस्थान, १६७७।

सांख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर १६६६ संख्या प्रभाग, राज्य नियोजन संस्थान, उ०प्र०
परिवहन विभाग, जनपद– फतेहपुर, १६६६

अध्याय - ४

परिवहन विकास का स्थानिक प्रतिरूप

आधुनिक सभ्यता आधुनिक परिवहन के साधनों की पुत्री है। जहाँ मनुष्य और माल ढुलाई की सुविधा नहीं है आज हम उस देश को सभ्य राष्ट्र नही कह सकते। परिवहन के साधनों के विकास के साथ–साथ सभ्यता का विकास हुआ है। इस बात का इतिहास साक्षी है, जब मनुष्य नें सामाजिक और नागरिक जीवन को अपनाया तभी वह बुद्धिमान और सभ्य कहलाया और इसमे सन्देह नहीं है कि मनुष्य में सामाजिक और नागरिक भाव तब तक नही जागृत हुआ जब तक कि वह दूसरो के सम्पर्क में नही आया। दूसरो के सम्पर्क में लाने का एक मात्र श्रेय परिवहन के साधनों को है।

४.१ रेल मार्ग जाल - स्थल मार्गो मे रेल मार्ग का प्रमुख स्थान है। इनके माध्यम से सडको के अपेक्षा सामान एव यात्रियो का परिवहन तीव्र गति से किया जा सकता है। यही कारण है कि किसी क्षेत्र के आर्थिक–सामाजिक विकास में रेलमार्गो की प्रमुख भूमिका होती है। बडे पैमाने पर तो ये औद्योगीकरण की धुरी माने जाते है। चित्र ४.१ में रेलवे मार्गजाल प्रदर्शित किया गया है।

४.१.१. स्थानिक प्रतिरूप - चित्र नं० ४.१ में स्पष्ट किया गया है कि फतेहपुर जनपद मे रेलमार्ग कौशाम्बी जनपद को छोडते ही प्रवेश कर जाता है। जो खागा, फतेहपुर और बिन्दकी रोड (चौडगरा) होते हुये पश्चिम मे कानपुर से जोडता है। यह विद्युतीकरण दोहरी लाईन वाला रेलमार्ग है। जनपद मे इसकी कुल लम्बाई ८८ किमी. है। (स्रोत– एक्शन प्लान फतेहपुर १९८८–८९ से १९९९–२००० पृष्ठ– ३) इस रेलमार्ग पर जनपद में कुल १२ स्टेशन क्रमश. कटोधन, खागा, सतनरैनी, रसूलाबाद, फेजुल्लापुर, रमवा, फतेहपुर, औंग, बिन्दकी रोड, कंसपुर गुगौली, मलवा और कुरूस्ती कला स्थित है। सन् १९८० तक इनकी सख्या केवल ११ थी जो बाद में रमवा स्टेशन के विकसित होने के उपरान्त बढकर १२ हो गयी। ये स्टेशन औसत रूप से ८ किमी. की दूरी पर स्थित हैं।

सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि जनपद के कुल १३ विकास खण्डों में से जहाँ ८ विकास खण्डों (देवभई, भलवा, तेलियानी, भिटौरा, हसवा, ऐराया, विजयीपुर तथा धाता) में एकाकी रेलमार्ग की सुविधा है, वहीं शेष ५ विकास खण्ड (अभौली, खजुहा, बहुआ, असोथर

FATEHPUR DISTRICT
TRANSPORT SYSTEM
1999-2000
N
From Kanpur
From Ghatampur
Jahanabad
Khajuha
BINDKI
Malwan
Amauli
Bhitaura
To RaiBareli
GANGA RIVER
SH-13
FATEHPUR
Hathgaon
NH-2
Shah
Bahuwa
KHAGA
From Banda
Asothar
Bijaipur
YAMUNA RIVER
To Allahabad
Kishunpur
Dhata
INDEX
NATIONAL HIGHWAY
STATE HIGHWAY
METTALED ROAD
UN METTALED ROAD
CART TRACK
RAILWAY LINE
10
0
10
20
km

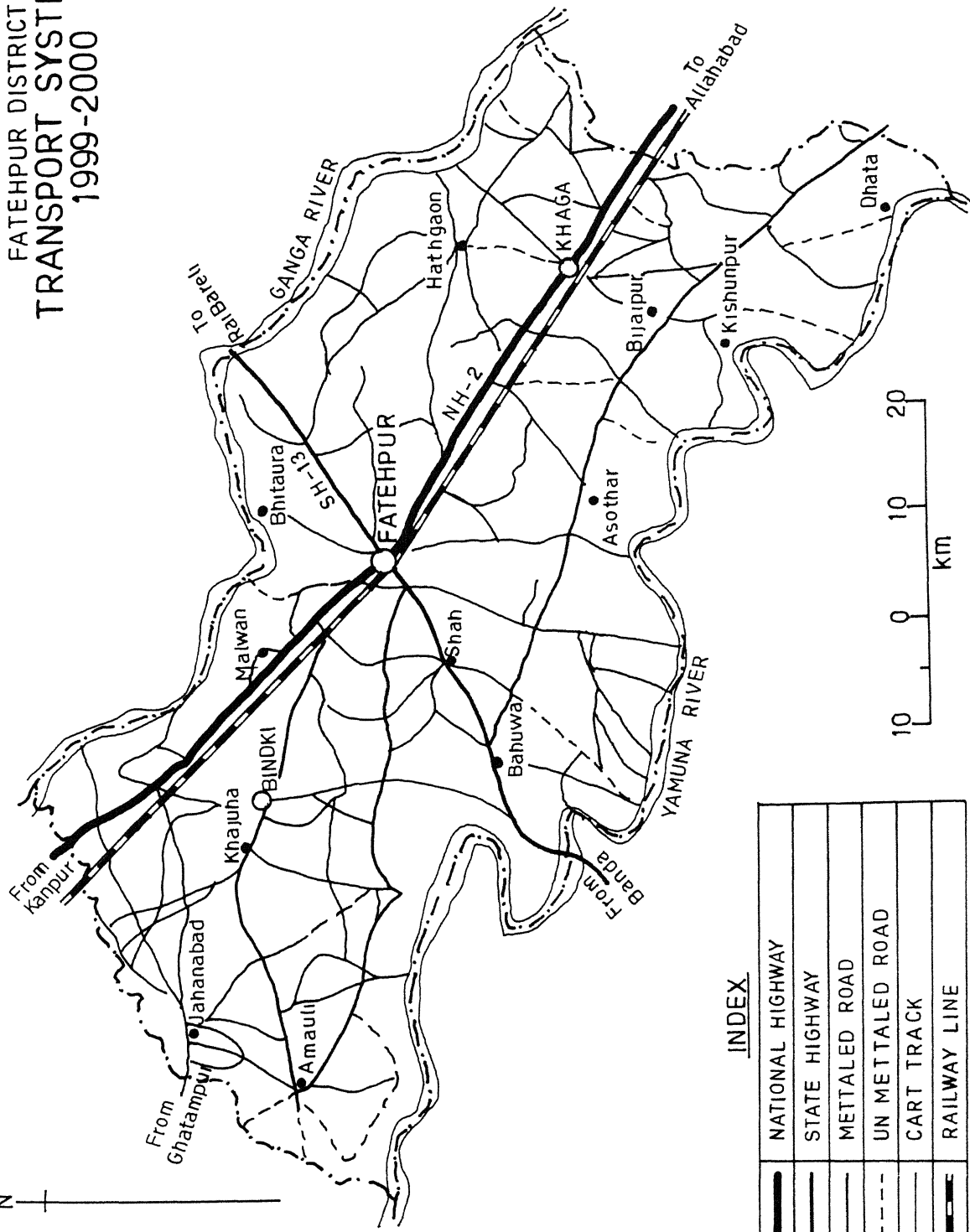



Fig 4.1

और हथगॉव) रेल सुविधा से वचित है। इससे यह स्पष्ट है कि जनपद के अन्दर रेलवे लाइन का विकास नही हुआ है। जो अति आवश्यक है।

४.१ रेलपथ अभिगम्यता - अध्ययन क्षेत्र फतेहपुर जनपद मे रेलमार्ग का स्वरूप एकाकी है। अत यहॉ पर रेल अभिगम्यता बहुत ही निम्नस्तर की मिलती है। सारणी ४–१ से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र के ८६.०२ प्रतिशत ग्रामो के निवासियो को आज भी रेलवे स्टेशन की सुविधा ५ किमी से अधिक दूरी पर उपलब्ध है। चित्र ४ २ के अनुसार जनपद का समूचा मध्यवर्ती और दक्षिणी भाग रेल सुविधा से वचित है चित्र से स्पष्ट पता चलता है कि जनपद के कुल ८ विकास खण्डो देवमई, भलवा, तेलियानी, भिटौरा, हसवा, ऐरायां, विजयीपुर और धाता आदि जिन–जिन से होकर रेलमार्ग जाता है, मे उच्च रेल अभिगम्यता (<२.५ किमी) मिलती है लेकिन यह उच्च अभिगम्यता रेलवे मार्ग के पास के क्षेत्रो मे ही सुलभ है। इन उच्च अभिगम्यता से सलग्न क्षेत्रो मे मध्यम अभिगम्यता (२.५ – ५ किमी) *स्रोत – १. एक्शन प्लान फतेहपुर १९८८ – ८९ से १९९९ – २००० पृष्ट–३* । भी मिलती है। इसी प्रकार निम्न अभिगम्यता (५ – ७ ५) का क्षेत्र विस्तार प्रथम क्षेत्र की अपेक्षा अधिक है। अमौली, खजुहा, बहुआ, असोधर और धाता आदि विकास खण्डो मे यह अभिगम्यता (७७.५ किमी०) से भी अधि ाक मिलती है। इसके अलावा भिटौरा, हथगॉव और ऐराया विकास खण्डो के मध्यवर्ती क्षेत्र के दक्षिणी–पश्चिमी क्षेत्र मे यह अभिगम्यता अत्यधिक निम्न (७७ ५ किमी०) पायी जाता है। इसका प्रमुख कारण इन क्षेत्रो का रेलमार्ग से सर्वाधिक दूर स्थित होना है।

४.२ सड़क तन्त्र - फतेहपुर जनपद मे अन्तर राज्यीय रोड रेलवे के समानान्तर ही जाता है बहुत से स्थानीय रोड इस से मिलते है जिनसे सडक तन्त्र के अनेक प्रतिरूप बनते है। चित्र ४ १ मे।

४.२.१. सडक जाल - चित्र ४.१ में सडक जाल दिखाया गया है जिसमें निम्न सडक प्रतिरूपो को जनपद के अर्न्तगत प्रदर्शित करते है। जिसका वर्णन सक्षिप्त रूप से किया गया है।

४.२.१. (अ) कंटक प्रतिरूप - गगा–यमुना के दोआब में कंटक प्रतिरूप का विकास प्रदर्शित होता है। इसमे गंगा–यमुना के समानान्तर जो सडके जाती है जैसे इलाहाबाद को जोडने वाली सडक इलाहाबाद, बिन्दकी, भोगिनपुर, जो कि यमुना नदी के किनारे है, का विस्तार दिल्ली तक वाया इटावा, टुन्डला, आगरा और मथुरा से होकर हुआ है जो कटक प्रतिरूप को प्रदर्शित करता है वही दूसरी ओर इलाहाबाद से कानपुर, अलीगढ, मेरठ होते

FATEHPUR DISTRICT
TRANSPORT SYSTEM
ACCESSIBILITY BY RAILWAYS
1999-2000
N
TO KANPUR
GANGA RIVER
FATEHPUR
YAMUNA RIVER
TO ALLAHABAD
in km
< 2.5 High
25 – 5.0 Medium
50 – 7.5 Low
> 75 Very Low
10 0 10 20
km

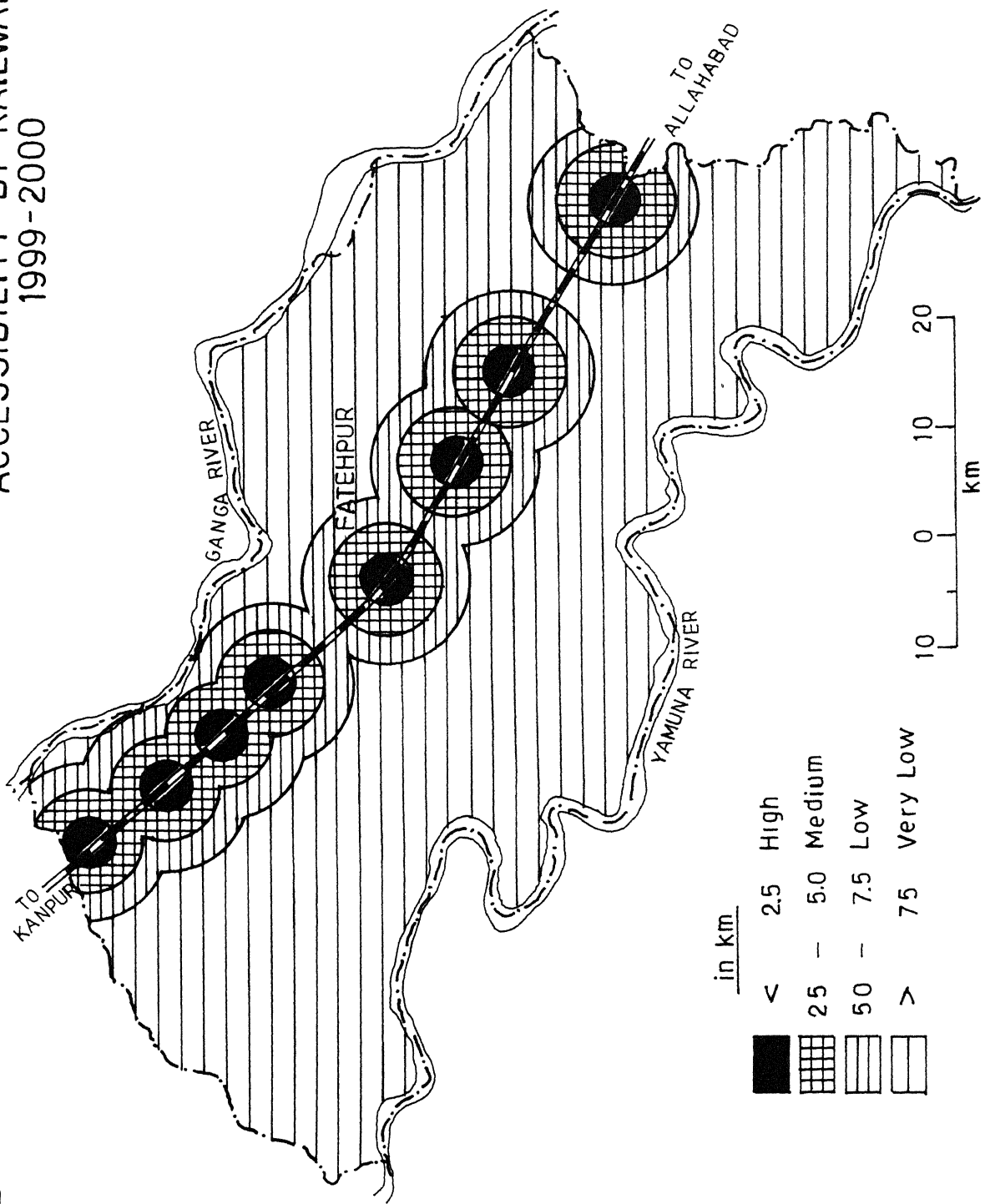



Fig 4.2

सारणी ४.१

जनपद फतेहपुर - ग्रामीण आवागमन एवं परिवहन सुविधायें (प्रतिशत में)

आवागमन एवं परिवहन के विभिन्न साधन	ग्राम में	१ किमी से कम में	१ - ३ किमी०	३ - ५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
बस स्टाप	६.७६	३.८५	२२ ०४	२७ ००	३७ ३५	१००%
रेलवे स्टेशन	०.७४	०.३०	४ ३६	८ ५८	८६ ०२	१००%
पक्की सडके	३० ४७	४ ७३	२८ ८५	२० ७१	१५ २४	१००%

स्रोत - सांख्यिकीय पत्रिका - जनपद फतेहपुर १९९९ - पृष्ठ १२० - १२३

हुए देहरादून को जो सडक जाती है जो वह गगा नदी के समानान्तर जाती है। इस प्रतिरूप की सडके समानान्तर जाते हुए भी कई जगहो से धुमकर तिरछे रास्ते से जाती है। इस प्रकार से कइ छोटे–२ दूरी के प्रतिरूप भी दिखायी पडते है।

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत भी इस प्रकार का प्रतिरूप दिखायी पडता है। इलाहाबाद से कानपुर की सडक कटक प्रतिरूप को प्रदर्शित करती है तथा साथ मे धाता से बहुता को आते वाला मार्ग जो यमुना किनोर से समानान्तर आता है वह कंटक प्रतिरूप चित्र स० ४ १ से स्पष्ट होता है।

४.२.१. (ब) जाली प्रतिरूप - इस प्रकार का प्रतिरूप गगा के निचले भागों तथा घाघरा के मध्य दिखायी पडता है। जहॉ पर तीन महत्वपूर्ण सडकें समानान्तर पूरब से

सारणी ४.२

प्रति हजार / प्रतिलाख जनसंख्या पर कुल पक्की सडको की लम्बाई के आधार पर घनत्व

क्रम० सं०	खण्ड विकास	१६६२ - ६२ जनसंख्या घनत्व (हजार में)	१६६१ - ६२ की जनसंख्या पर घनत्व (प्रतिशत) (लाख)
१	देवमइ	३६६ २	८० ४
२	मलवा	३७१ ६	८० ८
३	अमौली	२३६ ४	६७ ७
४	खजुहा	२०६ २	४८ २
५	तेलियानी	३२४ ३	७६ १
६	भिटौरा	१६२ २	४३ ०
७	हसवा	२५५ ८	५६ ७
८	बहुआ	१६६.२	३६ ८
६	असोथर	१८४ ७	५२ ३
१०	हथगॉव	२१५ ४	४० २
११	ऐराया	२७६ २	६३ ३
१२	विजयीपुर	२२५ ८	६३ ४
१३	धाता	२१०.६	४६ २
समस्त विकास खण्ड		२४३ ८	५८ ०

स्रोत - सांख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर १६६६ - पृष्ठ १३

पश्चिम की ओर जाती है उन्हे उत्तर से दक्षिण को जाने वाली चार समानान्तर तथा कई कोणो पर काटती है। तो इसे जाली प्रतिरूप कहते है। उदाहरण के लिए कुछ महत्वपूर्ण आक्षाशीय सडके वाराणसी–उन्नाव वाया फाफामऊ, जौनपुर–प्रतापगढ–रायबरेली, बलिया–आजमगढ–सुल्तानपुर–लखनऊ, इलाहाबाद–फैजाबाद, मिर्जापुर–जौनपुर–शाहगज, तथा वाराणसी–आजमगढ, एक निश्चित जगह पर काटती है।

अध्ययन क्षेत्र के अन्तरणत भी जाली प्रतिरूप दिखाये पडते चित्र ४.१ देखने से स्पष्ट होता है कि धाता–बहुआ मार्ग, खागा–फतेहपुर, हथगाव–भिटौरा सडक को किशुनपुर–खागा, हथगॉव, असोथर–हथगॉव, असोथर–फतेहपुर तथा बहुआ–राय बरेली मार्ग एक दूसरे को काटते है जिससे सडको के जाली प्रतिरूप देखने को मिलता है।

४.२.१. (स) ग्रन्थिकेशीय प्रतिरूप - यह प्रतिरूप हिमालय के पश्चिमी, तराई तथा दक्षिणी उपरी भागो मे देखने को मिलता है। जिन जगहो पर अन्तरराज्यीय सडके या मुख्य सडके समाप्त हो जाती है। या जहॉ सीमा के अन्तिम बिन्दुओ पर बहुत सी टेढी–मेढी सडके फैलती है। इस प्रकार गंगा के मैदानी भागो मे भी देखने को मिलते है जहॉ पर छोटी–२ टेढी–मेढी सडके साधारणत. नदी के सामने आकर समाप्त हो जाती है।

अध्ययन क्षेत्र जनपद फतेहपुर के अन्तरगत चित्र सं. ४.१ में स्पष्ट दिखायी देता है कि बहुत सी छोटी–२ तिदछी सडके गंगा–यमुना नदियो के सामने समाप्त हो जाती है।

४.२.१. (द) पर्शुका प्रतिरूप - इस प्रकार का प्रतिरूप सरयू पार के मैदानी भागो मे देखे को मिलता है जहाँ पर पिछडे तथा अल्प विकास के लक्षण दिखायी देते हैं। उदाहरण के लिए देवरिया–गोरखपुर–गोण्डा मार्ग यातायात का आधार है। और इस मार्ग से सडकें निकल कर नेपाल के व्यापारिक केन्द्रो तक जाती हैं।

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत इस प्रकार का प्रतिरूप कहीं–२ दिखायी पडता है।

४.२.२ सड़कों का धनत्व - फतेहपुर जनपद मे सडकों के धनत्व का आकलन प्रति लाख जनसंख्या पर कुल पक्की सडको की लम्बाई के आधार पर किया है। सारणी ४.२ तथा चित्र सं० ४ ३ ए से स्पष्ट होता है कि जनपद में सर्वाधिक सडक धनत्व मलवा विकास खण्ड मे पाया जाता है जो ८०.८ किमी०/लाख व्यक्ति है। इसके विपरीत सबसे कम धनत्व ३६ ८ किमी०/लाख व्यक्ति बहुआ विकास खण्ड मे है। जनपद के सडक धनत्व का प्रमाणिक विचलन १४ ०८ है तथा क्षेत्र के सडक का औसत ५८.५५ किमी०/लाख व्यक्ति है। जनपद

N
DISTRICT FATEHPUR
LENGTH OF PUCCA ROADS
1999-2000
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
Length Kilometers/Lakh Population
73 02 – 86 70
58.55 – 73 02
44.47 – 58 55
30 39 – 44 47
10 0 10 20
km
N
DISTRICT FATEHPUR
LENGTH OF PUCCA ROAD
1999-2000
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
Length in Kilometers/1000 km2 of Area
314.16 – 379.04
249.28 – 314.16
184.40 – 249.28
119.52 – 184.40
10 0 10 20
km

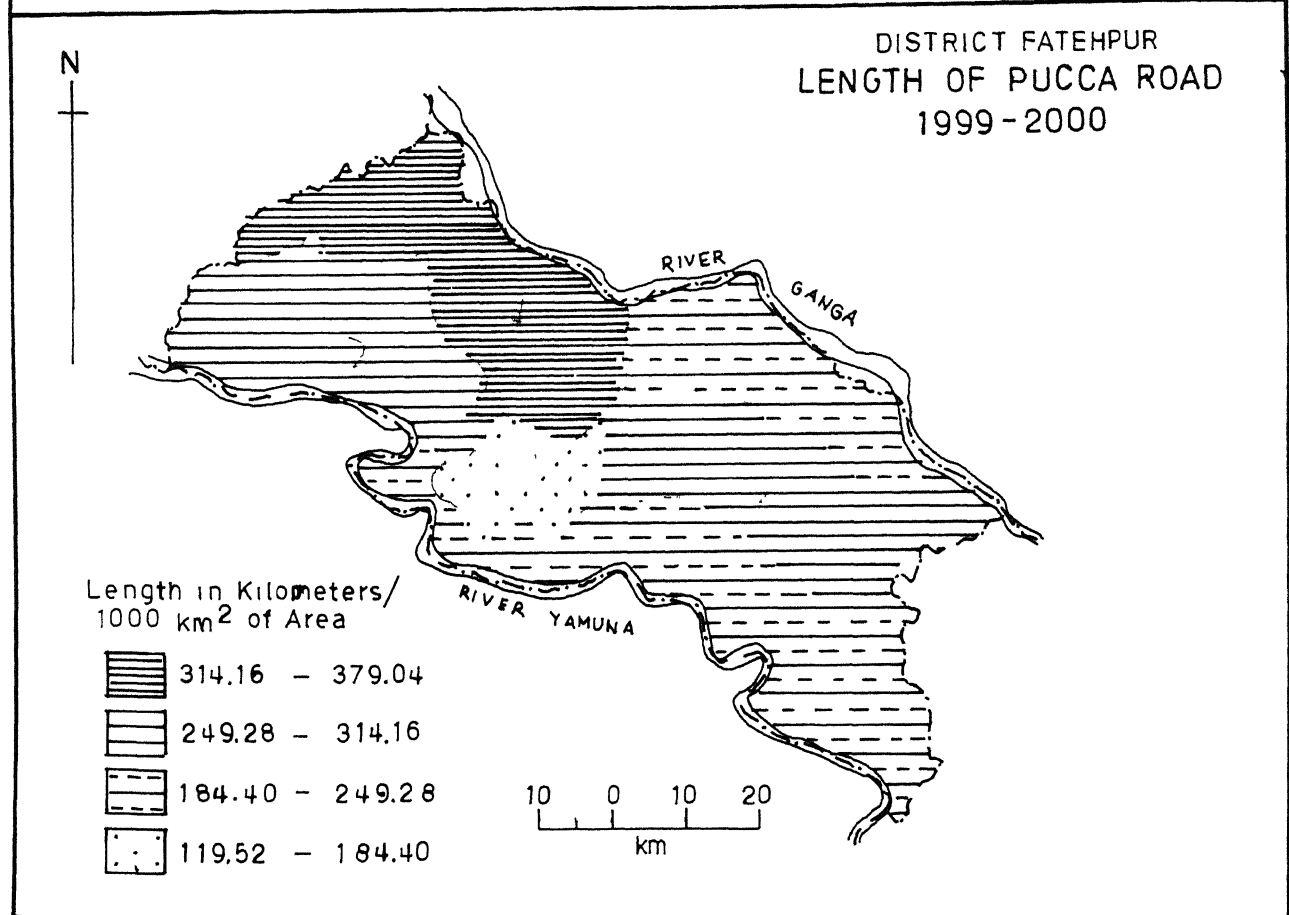
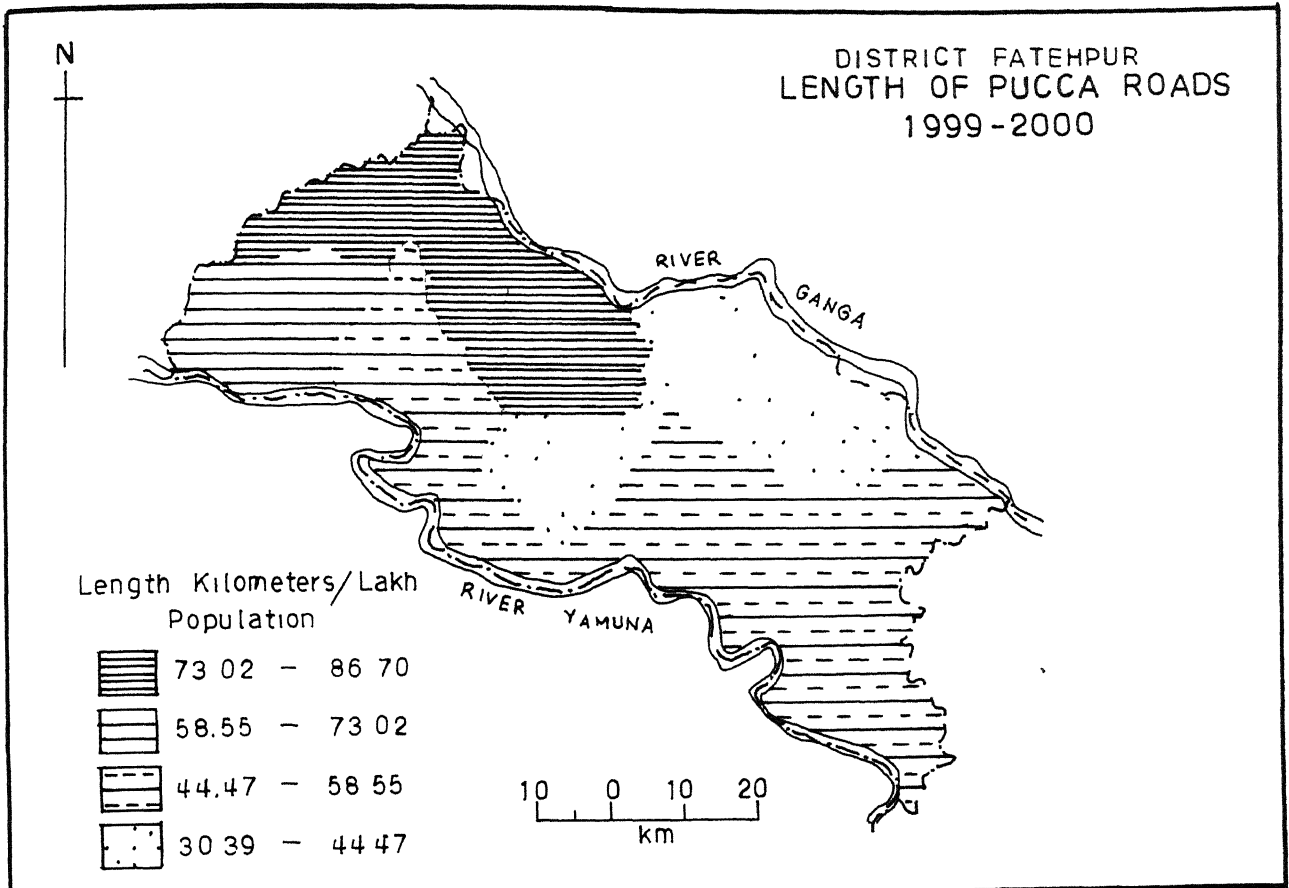



Fig. 4 3

के ६ विकास खण्ड क्रमशः मलवा, देवमई, तेलियानी, अमौली, विजयीपुर, और ऐराया आदि विकास खण्डो मे सडक धनत्व क्षेत्रीय औसत, ५८.५५ किमी०/लाख व्यक्ति से अधिक है तथा शेष विकास खण्ड क्रमश हसवा, असोथर, धाता, खजुहा, भिटौरा, हथगॉव और बहुआ ऐसे है जिनमे सडक धनत्व औसत, ५८.५५ किमी०/लाख व्यक्ति से कम है।

चित्र ४ ३ ए से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र मे मलवा, ८० ८० किमी० देवमई, ८०.४० किमी० और तेलियानी, ६ १ किमी० सर्वाधिक सडक धनत्व वाले विकास खण्ड है। यहॉ पर धनत्व माध्य+१ प्रमाणिक विचलन से माध्य+२ प्रमाणिक विचलन के बीच मिलता है। द्वितीयवर्ग मे अमौली, ६७ ७ किमी० विजयीपुर; ६३ ४ किमी० और ऐराया, ६३ ३ किमी० विकास खण्ड आते है। यहॉ पर धनत्व माध्य एवं माध्य+१ प्रमाणिक विचलन के बीच मिलता है। तृतीय वर्ग ऐसा है जो माध्य १ प्रमाणिक विचलन एवं माध्य के बीच का है इसमे हसवा (५६ ७ किमी०), असोधर (५२ ३ किमी०) धाता, ४६ २ किमी०) और खजुहा, ४८ २ किमी०) विकास खण्ड सम्मिलित है। चतुर्थ वर्ग मे भिटौरा (४३ किमी०) हथगॉव (४० २ किमी०) और बहुआ (३६ ८ किमी०) विकास खण्ड ऐसे है जहॉ पर सबसे कम सडक घनत्व मिलता है। ये माध्य–२ प्रमाणिक विचलन एवं माध्य+१ प्रमाणिक विचलन के अर्न्तगत आते है।

फतेहपुर जनपद मे सडक घनत्व का विश्लेषण प्रति हजार वर्ग किमी० क्षेत्र पर कुल पक्की सडको की लम्बाई के आधार पर प्रदर्शित किया गया है (सारणी ४.२ तथा चित्र ४.३ बी) इस दृष्टि से मलवा विकास खण्ड का जनपद में सर्वोपरि स्थान है। यहॉ पर सडक धनत्व ३७१.६किमी०/१००० वर्ग किमी० है जबकि बहुआ विकास खण्ड का स्थान सबसे नीचे, सडक धनत्व १६६ २ किमी०/१००० किमी० मिलता है। जनपद मे क्षेत्रीय आधार पर सडकों का औसत धनत्व २४६ २८ किमी०/१००० वर्ग किमी० मिलता है। अध्ययन क्षेत्र के सडक घनत्व का प्रमाणिक विचलन ६४ ८८ है। जनपद मे ५ विकास खण्डों क्रमश मलवा, देवमई, तेलियानी, ऐराया और हसवा मे प्रति हजार वर्ग किमी० पर सडको की लम्बाई का औसत क्षेत्रीय औसत (२४६ २८ किमी०/१००० वर्ग किमी०) से अधिक है। इसके विपरीत ८ विकास खण्ड क्रमश अमौली, विजयीपुर, हथगॉव, धाता, खजुहा, भिटौरा, असोथर और बहुआ ऐसे विकास खण्ड है जहॉ प्रति हजार वर्ग किमी० क्षेत्र पर सडको की लम्बाई का औसत क्षेत्रीय औसत (२४६ ८किमी०/१००० वर्ग किमी०) से कम है।

चित्र ४ ३ बी के अनुसार जनपद में मलवा (३७१.६ किमी०), देवमई (३६६.२ किमी०) और तेलियानी (३२४ ३ किमी०) ऐसे विकास खण्ड है, जहाँ प्रति हजार वर्ग किमी० क्षेत्र पर

FATEHPUR DISTRICT
TRANSPORT SYSTEM
ACCESSIBILITY BY ROADS
1999-2000
N
Bindki
Fatehpur
Khaga
< 2 5 High
2 5 – 5.0 Medium
> 5 0 Low
10 0 10 20
km

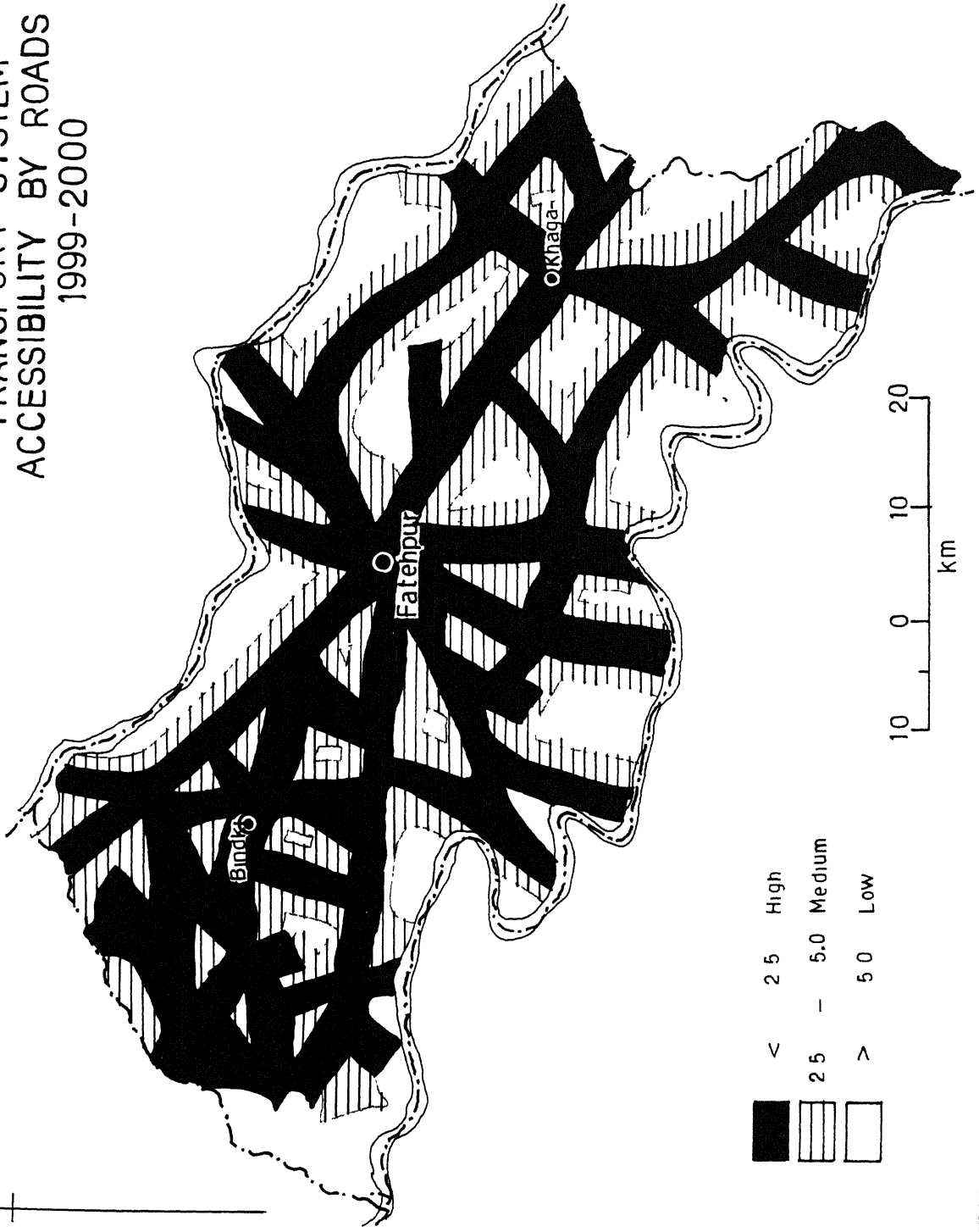
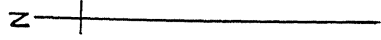
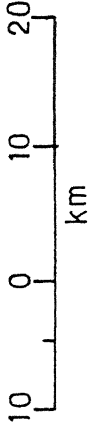



Fig. 4.4

सारणी ४.३

यातायात प्रवाह

क्रम सं०	राज मार्ग	भारी वाहन	हल्के वाहन	दोपहिया वाहन	योग
१	फतेहपुर से कानपुर जाने वाले वाहन (N-H-2)	६५	७०	१३०	२६५
२	कानपुर से इलाहाबाद जाने वाले वाहन (NH-2)	८०	७०	८०	२३०
३	फतेहपुर से कानपुर जाने वाले वाहन (NH-2) बाईपास	१२०	१५	१७	१५२
४.	फतेहपुर से इलाहाबाद जाने वाले वाहन (NH-2) बाईपास	११५	२५	१५	१५५
५.	फतेहपुर से बांदा जाने वाले वाहन (SH-13) बांदा सागर रोड	६८	३७	२१०	३१५
६	बांदा से फतेहपुर आने वाले वाहान (SH - 13) बांदा सागर रोड	७३	४५	१६०	३०८

स्रोत - निजी सर्वेक्षण, २७ - २६ दिसम्बर २००० समय ११.०० A.M. to २.०० P.M.

सडको की लम्बाई का औसत माध्य+१ प्रमाणिक विचलन से माध्य+२ प्रमाणिक विचलन के मध्य प्राप्त होता है। द्वितीय वर्ग के अन्तरगत ऐराया (२७६.२ किमी०) और हसवा (२५५.८ किमी०) विकास खण्ड सम्मिलित है। इसमे सडक धनत्व माध्य+१ प्रमाणिक विचलन के बीच पाया जाता है। तृतीय वर्ग मे अमौली (२३६.४ किमी०) विजयीपुर (२२५.८ किमी०), हथगॉव (२१५. ४ किमी०), धाता (२१०.६ किमी०), खजुहा (२०६.२ किमी०), भिटौरा (१६२.२ किमी०) , असोथर (१८४.७ किमी०) आदि है। इनमे सडक धनत्व माध्य–१ प्रमाणिक विचलन और माध्य के बीच मिलता है। चतुर्थ वर्ग मे एकमात्र बहुआ विकास खण्ड है। जिसका सडक धनत्व सबसे कम मिलता है। इसका सडक धनत्व माध्य–२ प्रमाणिक विचलन से माध्य–१ प्रमाणिक विचलन के मध्य मिलता है।

४.२.३ सडक अभिगम्यता - अध्ययन क्षेत्र समतल मैदानी धरातल होने के कारण अध्ययन क्षेत्र मे सडको का अच्छा विकास हुआ है। जनपद में १५.२५: ग्राम ऐसे है जिन्हे पक्की सडको तक पहुँचने के लिए ५ किमी० से अधिक की दूरी तय करनी पडती है जबकि ३०.४७ ग्रामो को ग्राम मे ही पक्की सडको की सुविधा उपलब्ध है इसी प्रकार ६.७६ ग्रामो को बस स्टाप/बस स्टेशन की सुविधा प्राप्त है जबकि ३७.५५ ग्रामो को अभी भी बस स्टाप/बस स्टेशन की सुविधा ५ किमी० से अधिक दूरी पर उपलब्ध है। (सारणी–४.१)

अध्ययन क्षेत्र मे सडक अभिगम्यता को चित्र ४ से स्पष्ट किया गया है चित्र को देखने से ज्ञात होता है कि सडको की दृष्टि से सर्वाधिक अभिगम्य क्षेत्र राष्ट्रीय राजमार्ग–२ एव राज्य राजमार्ग–१३ के सहारे स्थित है। अभिगम्यता के अध्ययन क्षेत्र को तीन क्षेत्रो मे बॉटा जा सकता है।

अ - उच्च अभिगम्यता - इसके अर्न्तगत अध्ययन क्षेत्र के वे भाग आते है जिनकी स्थिति सडक मार्गो से २.५ से कम दूरी पायी जाती है। इसमे पश्चिम में स्थित बिदकी तहसील का सर्वोपरि स्थान है। इसके बाद फतेहपुर एव खागा तहसीलों का अनुक्रम है। इस उच्च अभिगम्यता मे परिवहन मार्गो के विकास के साथ–२ कानपुर महानगर के प्रभाव का स्पष्ट सकेत मिलता है।

ब - मध्यम अभिगम्यता - इसके अन्तर्गत अध्ययन क्षेत्र के वे भाग समाहित हैं जो सामान्यतया पक्की सडको से २.५ से ५ किमी० की दूरी के बीच स्थित है। ऐसे क्षेत्रों का भी सर्वाधिक सकेंद्रण जनपद के पश्चिमी एवं केन्द्रीय भाग (जनपद मुख्यालय के सभी दिशाओं) मे पाया जाता है।

स - निम्न अभिगम्यता - निम्न सडक अभिगम्यता के अर्न्तगत अध्ययन क्षेत्र के वे भाग आते है जिनकी स्थिति सडक मार्गो से ५ किमी० से अधिक दूरी पर पायी जाती है। चित्र ४४ से स्पष्ट है कि ये क्षेत्र यमुना एव गगा नदियों के छोर एवं कटाव ग्रस्त भागो तथा जनपद के पूर्वी भागो (हथगॉव, विजयीपुर, भिटौरा, हसवा एवं असोथर विकास खण्डो) में अवस्थित है, जहॉ जलभराव एव ऊसर क्षेत्रो की अधिकता के कारण सडकों का पर्याप्त विकास नही हो पाया है।

४.३ यातायात प्रवाह एवं यात्री आवागमन - यातायात एव परिवहन प्रवाह से तात्पर्य किसी क्षेत्र की विभिन्न सडको पर गुजरने वाल वाहनो की सख्या से है। इस प्रकार किसी क्षेत्र विशेष में विभिन्न सडको मे से किसी सड़क विशेष के परिवहन को तुलनात्मक महत्व प्रकट होता है। दूसरे शब्दो मे इससे यह स्पष्ट हो जाता है कि किस सडक पर अधिक वाहन चलते है और किस सडक पर सबसे कम।

उपलब्ध आकडो के आधार पर जनपद फतेहपुर का फतेहपुर–खागा–कौशाम्बी–इलाहाबाद और फतेहपुर–बिन्दकी रोड–कानपुर सर्वाधिक व्यस्त राजमार्ग है। फतेहपुर–बहुआ–बादा और फतेहपुर–भिटौरा–रायबरेली सडक मार्गो का द्वितीय स्थान है। यह राजमार्ग भी राजकीय सडक मार्गो में फतेहपुर–चक्की नाका–बिन्दकी तथा जहानाबाद–मुसाफा–कानपुर आदि सडके परिवहन की दृष्टि से महत्वपुर्ण है।

राष्ट्रीय राजमार्ग–२ (N H -2) और राजकीय राजमार्ग–१ ३(S H +13) में यातायात प्रवाह का सबसे विकसित स्वरूप पाया जाता है। इस तथ्य की पुष्टि शोधकर्ता द्वारा क्रमशः २७, २८ व २६ दिसम्बर २००० में ११ बजे से २ बजे के बीच संग्रहित साक्ष्यों द्वारा की जा सकती है (सारणी– ४ ३)। ध्यान देने योग्य बात है कि राष्ट्रीय राजमार्ग–२ पर सर्वाधिक ट्रक पास करने के कारण ही जनपद के कई क्षेत्रों में बाई पास की व्यवस्था की गयी है। इस प्रकार यातायात प्रवाह की दृष्टि से राष्ट्रीय राजमार्ग–२ और राजकीय राजमार्ग–१३ जनपद के सर्वाधिक महत्वपूर्ण एवं व्यस्त राजमार्ग हैं।

४.५. नौगम्य जलमार्ग यात्री एवं माल प्रवाह - अध्ययन क्षेत्र जनपद फतेहपुर के अर्न्तगत केवल स्थल परिवहन का ही समुचित विकास हुआ है और स्थल परिवहन के माध्यम से ही यात्री आवागमन तथा वस्तु प्रवाह की लगभग समस्त आवश्यकताओं की पूर्ति होती है यद्यपि जनपंद की उत्तर और दक्षिण की दोनो ही सीमाओं के सहारे क्रमशः गंगा और यमुना सतत वाहिनी नदियो का प्रवाह होता है। तथा वर्ष पर्यन्त जलधारक नहर भी

उपलब्ध है तथापि जल परिवहन का उपयोग अत्यन्त सीमित केवल स्थानीय क्षेत्रों मे ही हो पाया है।

४.५.१. नदी नौगम्यता - अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत नदी–नौगम्यता का विकास नही हो पाया जबकि यह जनपद गगा तथा यमुना नदी के दोआवा में स्थित है और दोनों नदियों के माध्यम से नदी नौगम्यता का विकास किया जा सकता है इससे स्पष्ट होता है कि स्थल मार्ग द्वारा सुरक्षित एव सस्ती परिवहन व्यवस्था के कारण नदी–नौगम्यता का विकास नही हो पाया।

४.५.२. नहर - नौगम्यता - अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत नहरों का विकास तो हुआ लेकिन उससे केवल सिंचाई का ही कार्य किया जाता है। आवागमन के लिए नहरो का विकास जनपद के अर्न्तगत नही हो पाया है। इसका प्रमुख कारण यह है कि यहॉ की नहरों मे न तो वर्ष भर पानी रहता है। और न ही नहरो की भौगोलिक स्थिति नहर–आवागमन के लिए उपयुक्त है।

४.५.३. पाइप लाइन परिवहन - भारत के परिवहन मानचित्र पर पाइपलाइनों के परिवहन का जाल एक नयी बात है। इन पाइप लाइनों के परिवहन से खनिज तेल और प्राकृतिक गैस को उत्पादन क्षेत्रो से परिष्करणशालाओं तक ले जाने मे तथा वहॉ से उन्हे उपभोक्ताओ तक पहॅुचाने में बडी सुविधा हो गयी है। उदाहरण स्वरूप बरौनी और मथुरा की तेल परिष्करण शालाओं तक करनाल की प्रस्तावित तेल परिष्करण शालाए, खनिज, तेल एवं प्राकृतिक गैस के उत्पादन क्षेत्रों और समुद्र तट से काफी दूर है। प्राकृतिक गैस पर आधारित निर्माणधीन उर्वरक कारखानो की भी ऐसी ही स्थिति है। ये परिष्क शालाए तक उर्वरक कारखाने इतनी दूर इसलिए लगाए जा सके कि इन स्थानो तक पाइप लाइने बनायी जा सकी है।

बरौनी से कानपुर होकर दिल्ली तक भी पाइपलाइन बन गयी है। रेलवे लाइन के बाएँ किनारे पर पेट्रोलियम उत्पादक की गैस पाइप लाइन बिछायी गयी है। जो अध्ययन क्षेत्र फतेहपुर जनपद से होकर भी गुजरता है। अगर फतेहपुर मे भी एक–दो टर्मिनल इसी प्रकार के खोल दिये जाए, तो पेट्रोलियम उत्पादक के आधार पर कई उद्योग (गैस, उर्वरक आदि) का सामुचित विकास किया जा सकता है। जिसका फतेहपुर के आर्थिक विकास मे बहुत अधिक महत्व होगा।

REFERENCES

Aggarwal Y P & Raza Moonis (1981) Railway Freight flows and the regional structure of the Indian cconomy, The Geography, No 3 & 4

Assad AA (1980) Models for rail Transportation Research, vol 14 A, No 3 June.

Berry BLJ and Marble D Feds (1971) Spatial Analysis A Reader in statistical Geography Prentice Hall

Black WR (1972) Inter -regional commodity flows some experiments with the gravity models, journal of Regional science vol 12 No 1

Britton J N H (1971) Methodology in flow analysis East Lake Geographer vol 7 PP 22-36

Tiwari CP (1921) The Indian Railway · Their Historical, Economical and Administrative Aspects

एक्शन प्लान, फतेहपुर १९८८—८९ से १९९९—२००० पृष्ठ — ३

साख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर, १९९९ पृष्ठ १५७—१६२

अध्याय-५

परिवहन गत्यात्मकता और कृषि आर्थिक विकास सम्बन्धी रूपान्तरण

मानव इतिहास के अति आरम्भिक काल मे भी जब मानव के आर्थिक कार्य–कलाप उदर पोषण तक ही सीमित थे। मनुष्य को वन्य वस्तु सग्रह अथवा आखेट हेतु अपनी गुफा से निकलकर जाना पडता था। यदि यह खाद्य प्राप्ति स्थल पर अपनी उदर पूर्ति कर भी ले, तब भी अपने परिवार अथवा तात्कालिक आवश्यकता के अतिरिक्त खाद्य वस्तु को भविष्य के लिए सग्रहित करने की इच्छा से प्रेरित खाद्य सामग्री को निवास स्थान तक पहुँचाने की समस्या उसके सामने उपस्थित होती थी। इस प्रकार वस्तुओं का स्थानान्तरण भी मनुष्य की मौलिक आवश्यकता रही है। इसी तथ्य को ध्यान मे रखते हुए **जीन ब्रून्स** ने अधिवास स्थल तथा इसको उत्पादन स्थल से सम्बन्धित करने वाले परिवहन मार्गो को मानव भूगोल के मूलभूत तत्वो की श्रेणी मे प्रतिष्ठित किया है। चूँकि उत्पादन तथा उपभोग स्थलो का विलग होना अपरिहार्य है, तथा इस विलगाव को समाप्त करने अर्थात इनके क्षेत्रीय अन्तराल को पटाने का कार्य परिवहन द्वारा सम्पन्न होता है।

५.१ कृषि-अध संरचना में परिवहन :-

किसी क्षेत्र की कृषि व्यवस्था का आधार वहॉ की परिवहन व्यवस्था होती है। क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था जितनी अच्छी होगी वहॉ कृषि ससाधनो की व्यवस्था उतनी ही सुदृढ होगी तथा परिणामस्वरूप कृषि उपज भी अच्छी होगी। गॉवो का विकास पूर्णत सडक मार्गो पर आधारित है, क्योकि ग्रामीण जनता अपनी उपज, अनाज, साग–सब्जियॉ एव दुग्ध इत्यादि सडक मार्गो द्वारा ही शहर एव स्थानीय मण्डियो में ले जाकर बेचते है । सडको का उचित विकास न होने के कारण उन्हें अपना माल मजबूरी वश कम दामों पर ही स्थानीय साहूकारों को बेचना पडता है। शीघ्र नष्ट होने वाली उपभोक्ता वस्तुओ के सन्दर्भ में और भी कठिनाई होती है। कृषि ससाधनो जैसे–कृषि यन्त्र, उर्वरक, उन्नतिशील बीज, कीटनाशक दवायें इत्यादि कृषि स्थलो तक पहुँचाने का कार्य परिवहन के साधनो के द्वारा ही सम्भव है यदि इन कृषि आगतो को कृषको को उनके कृषि स्थलो तक न पहुँचाया जाय तो कृषि उपज सम्भव नही है। भूतल पर कृषि संसाधनो, कृषि उत्पादनो एवं उपभोग स्थलो का एकमेव होना असम्भव है। लेकिन परिवहन साधनो के द्वारा इनके सन्तुलन को कायम किया जा सकता है।

५.२ कृषि विकास के उत्प्रेरक के रूप में परिवहन :-

परिवहन कृषि विकास का उत्प्रेरक है। परिवहन के सार्वभौमिक महत्व को देखते हुए विकासशील देशो मे आर्थिक विकास हेतु सुसम्बद्ध परिवहन तन्त्र का विकास अपरिहार्य है। अधिकतर विकासशील देशो मे कृषि संसाधन की सम्पन्नता होते हुए भी कुपोषण की समस्या है। इसका प्रमुख कारण परम्परागत तरीके से आत्मनिर्भरता के दृष्टिकोण से कृषि करना है। न्यून उत्पादन के साथ ही साथ सभी आवश्यक खाद्य पदार्थ एक ही क्षेत्र मे उत्पन्न न होने से लोगो को सन्तुलित आहार नही मिल पाता है। परिवहन साधन न होने के कारण व्यापारिक कृषि जिसमे सब्जी, फल, दूध आदि को प्राथमिकता दी जाती है, सम्भव नही होती। कुपोषण की समस्या सुलझाने के अतिरिक्त व्यापारिक कृषि द्वारा आर्थिक व्यवसायो को भी प्रेरणा मिलती है। कृषि के व्यापारोन्मुख होने से कृषको की आय बढेगी। परिणामस्वरूप कृषि मे अधिक विनियोग तथा उत्पादकता मे वृद्धि होगी। इस प्रकार एक उर्ध्वोन्मुख चक्र प्रारम्भ होगा, जिससे उत्तरोत्तर जीवन स्तर ऊँचा होगा। जीवन स्तर ऊँचा उठाने के साथ विभिन्न उपभोक्ता वस्तुओ की माग बढेगी। जिससे औद्योगिक उत्पादन को प्रोत्साहन मिलेगा। कृषि मे अधिक विनियोग से भी उर्वरक, कीटाणुनाशक दवाइयो, मशीन औजार आदि का औद्योगिक उत्पादन बढेगा। कृषिगत पदार्थ, सब्जी, फल, दूध आदि के परिष्करण उद्योग भी निकटवर्ती कस्बो एव नगरो मे स्थापित होगे। जहॉ कृषि कार्य में न खपने वाले लोगो के लिए रोजगार की सम्भावनाये बढेगी। इस प्रकार 'परिवहन साधन' कृषि विकास की उत्प्रेरणा है।

परिवहन सुविधा के अभाव में अनुकूल प्रकृतिक दशायें होते हुए भी कृषि प्रारम्भिक जीवन निर्वाह पद्धति की हो पाती है। व्यापारिक कृषि के लिए आवश्यक रासायनिक उर्वरक आदि को प्राप्त करना कठिन होता है तथा उत्पादित फसल को बाजार पहुॅचाना भी सरल नही होता। ऐसी अवस्था मे सब्जी, फल, दूध आदि शीघ्र नष्ट होने वाले परन्तु अतिलाभकारी कृषि का विकास असम्भव होता है। अन्न को परम्परागत साधनो से बाजार पहुॅचाने मे इतना अधिक व्यय हो जाता है कि किसान को कोई लाभ नही हो पाता है जिससे आवश्यकता से आधिक उत्पादन करने में कोई अभिरूचि नही रह जाती। विकासशील देशों मे जहॉ कही अधुनिक साधनो का निर्माण हुआ है वही व्यापारिक कृषि विकसित हुई है। रेलमार्गो के किनारे अथवा समद्रतटीय क्षेत्रो में रबर, केला, चाय, कहवा, गन्ना आदि की बागाती कृषि इसके उदाहरण है।

५.३ परिवहन और कृषि आगते :-

परिवहन एक ऐसी सुदृढ धुरी के समान है जिसके चारो ओर कृषि, कृषक तथा ग्राम्य जीवन सम्बन्धी सम्पूर्ण गत्यात्मकता का घूर्णन होता है। कृषि का विकास सडको के विकास से सम्बद्ध है। ग्रामीण क्षेत्र मे अधिक सडक बनाने से कृषि भूमि की मात्रा बढायी जा सकती है। देश मे बहुत सी भूमि ऐसी है जिस पर मार्गो के अभाव के कारण कृषि सम्भव नही है, क्योकि वहॉ तक पहुॅचना और कृषि उपकरणो का ले जाना अति दूभर काम है। तराई और भाबर की भूमि तथा कॉस व भूॅज आच्छादित भूमि इसी प्रकार की है यह इतनी दलदली ऊॅची–नीची अथवा झाड–झखाडयुक्त होती है कि साधारणत इसमे प्रवेश करना सम्भव नही होता है। सडक परिवहन एक प्रारम्भिक साधन है जब तक ऊसर और परती भूमि के प्रत्येक एकड मे सडक नही बन जाती है तब तक उस पर खेती किये जाने की कोई आशा नही कर सकते। भारतीय सडक तथा परिवहन विकास सस्था (Indian Roads and Transport Development Association) के अन्वेषणो द्वारा यह सिद्ध हो चुका है कि ग्रामीण क्षेत्रो मे पर्याप्त मात्रा मे सडके बनाने मात्र से हम कृषि की मात्रा मे २५ प्रतिशत वृद्धि कर सकते है। इस भॉति सडको के विकास से विस्तीर्ण कृषि द्वारा ही उत्पादन वृद्धि नही होती वरन् गहन कृषि द्वारा भी उत्पादन वृद्धि सहज सुलभ है क्योकि खादो, अच्छे बीजो और कृषि यन्त्रो एव अन्य आवश्यक उपकरणो का सरलता से सस्ते मूल्य पर यातायात सम्भव है। जैसे–जैसे हम सडक से दूर चलते जाते है वैसे–वैसे कृषि क्रिया की क्षमता और गहनता घटती चली जाती है और अन्त मे एक ऐसे स्थान पर पहुॅच जाते है जहॉ जुताई सर्वथा असम्भव हो जाती है। वहॉ कृषि करने मे इतना खर्च पडता है कि उपज उसे सहन नही कर सकती है। इस कथन की सत्यता इस बात से पूर्णत सिद्ध हो जाती है कि सडक बनते ही उसके दोनो ओर की भूमि के मूल्य मे आशातीत वृद्धि हो जाती है तथा परोक्ष रूप से सडक बनने से भूमि की उत्पादन क्षमता बढती है जिसका प्रभाव उसके मूल्य पर पडना अवश्यम्भावी है। इस प्रकार कृषि आगतो पर परिवहन का पडने वाला प्रभाव निम्नलिखित तथ्यों से स्पष्ट हो जाता है –

५.३.१ परिवहन एवं उर्वरक :-

कृषि क्रियाओ में उर्वरको की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। बिना उर्वरको के अच्छी पैदावार नही की जा सकती है जिसके परिणामस्वरूप देश व क्षेत्र की आवश्यकताओं के लिए खाद्यान्नो का उत्पादन करना सम्भव नही हो सकता है। अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत वर्ष १९९९ मे ३५६०० मी० टन उर्वरक का वितरण किया गया।

जनपद फतेहपुर - जनपद मे विकास खण्डवार उर्वरक वितरण (मी० टन)

(वर्ष १९९९)

क्रम स०	वर्ष/विकास खण्ड	नाइट्रोजन	फासफोरस	पोटाश	योग
१	देवमई	२२७३	२८८	४८	२६०९
२	मलवा	२४६१	२६०	५७	२८३३
३	अमौली	२२७०	२८०	५०	२६००
४	खजुआ	२५८४	३०६	५३	२९४३
५	तेलियानी	२६९०	३६४	६७	३१२१
६	भटोरा	२३७८	२९५	४२	२७१५
७	हसवा	२४३८	२९३	५२	२७८३
८	बहुआ	२५१९	४५४	५५	३०२८
९	असोथर	२१६०	२८०	४६	२४८६
१०	हथगॉम	२२७०	२९०	४६	२६०६
११	ऐराया	२४६२	३०१	५३	२८१६
१२	विजयीपुर	२२७०	२८५	४१	२६९६
१३	धाता	२१६६	२५३	४०	२४५९
	योग ग्रामीण	३०६७१	३६७९	६५०	३५६००
	नगरीय	—	—	—	—
	योग जनपद	३०६७१	३६७९	६५०	३५६००

स्रोत-साख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर वर्ष १९९९ पृष्ठ-७१

सारणी ५.१ के अनुसार पूरे जनपद में ३०६७१ मी० टन नाइट्रोजन, ३६७६ मी० टन फास्फोरस, ६५० मी० टन पोटास का विवरण कृषि उपजो के लिए किया गया था। सबसे अधि ाक उर्वरक का वितरण ३२२१ मी० टन तेलियानी विकास खण्ड मे किया गया था तथा सबसे कम धाता विकास खण्ड में २४५६ मी० टन किया गया था। इसके अतिरिक्त अन्य विकास खण्डो मे क्रमश· देवभई २६०६ मी० टन मलवा में २८३३ मी० टन, अमौली में २६०० मी० टन, खजुहा मे २६४३ मी० टन, भिटौरा मे २७१५ मी० टन हसवा में २७८३ मी० टन, बहुआ मे ३०२८ मी० टन, असोथर मे २४८६ मी० टन, हथगॉव मे २६०६ मी० टन, ऐराया मे २८१६ मी० टन तथा विजयीपुर २६६६ मी० टन उर्वरक का वितरण किया गया था। इस प्रकार से यह स्पष्ट है कि उर्वरक कारखानो से उर्वरक गोदामो तक फिर फार्मो तक पहुँचाने की भूमिका परिवहन की है।

५.३.२ परिवहन एवं उन्नतिशील बीज :-

अच्छी कृषि उपज हेतु उन्नतिशील बीज का होना परमावश्यक है। बिना उन्नतिशील बीज के अच्छी पैदावर नही हो सकती है जैसा कि कहा जाता है कि "स्वस्थ बीज मे ही स्वस्थ पौधे होते है।"

अध्ययन क्षेत्र मे कुल ५१ बीज गोदाम उपलब्ध है। इनमे ३६ ग्रामीण क्षेत्रों में और १२ नगरीय क्षेत्र में है। इनकी भण्डारण क्षमता क्रमशः ४७५० मी० टन और २.०६६ मी० टन है। विकास खण्ड स्तर पर इनकी सबसे अधिक संख्या (५) अमौली विकास खण्ड में मिलती है जहॉ कुल भण्डारण क्षमता ५४२ मी० टन है। हसवा, बहुता और हथगॉव प्रत्येक मे ४ गोदाम मिलते है जिनकी भण्डारण क्षमता क्रमश. ४६१, ५०७ और ५०६ मी० टन है। देवमई, मलवा, भिटौरा और अशोथर प्रत्येक में ३ गोदाम मिलते है। जिनकी भण्डारण क्षमता क्रमश. ३१५, ३५०, ३१२ और ४५० मी० टन है तथा शेष ५ विकास खण्डो क्रमश. खजुहा, तेलियानी, ऐरायां, विजयीपुर और धाता आदि प्रत्येक मे २ गोदाम मिलते है। इनकी भण्डारण क्षमता क्रमशः २१८, २२०, २८३, २८१ और २७५ मी० टन है। यद्यपि क्षेत्र में बीज गोदामो की अच्छी सुविधा है तथापि इन्हे और अधिक विकसित करने की आवश्यकता है।

५.३.३ परिवहन एवं कीटनाशक दवायें :-

जनपद मे कुल १४ कीटनाशक डिपो है, इनमे १० ग्रामीण क्षेत्र मे और ४ नगरीय क्षेत्रो मे स्थित है। इनकी भण्डारण क्षमता ६३२ मी० टन है। ग्रामीण क्षेत्रों में क्रमशः देवमई, मलवा, अमौली, खजुहा, भिटौरा, हसवा, हथगॉव, असोथर, विजयीपुर और धाता आदि प्रत्येक

विकासखण्ड मे कीटनाशक डिपो पाया जाता है इनकी भण्डारण क्षमता क्रमश· ३०, ४५, ३५, ६०, २०, ३५, ४०, ४१, २० और २० मी० टन है। स्पष्ट है कि तेलियानी बहुआ और ऐराया आदि तीनो ही विकास खण्डो मे एक कीटनाशक डिपो स्थापित करने के साथ–साथ इनकी भण्डारण क्षमता मे भी वृद्धि करने की आवश्यकता है। जिससे स्थानीय लोगो की आवश्यकता की पूर्ति की जा सके है।

५.३.४ परिवहन एवं कृषि यन्त्र :-

कृषि क्रियाओ के सम्पादन मे कृषि यन्त्रो की महत्वपूर्ण भूमिका होती है आधुनिक समय मे बिना कृषि यन्त्रों के कृषि कार्य किया जाना सम्भव नही है सारिणी ५.२ से स्पष्ट है कि समस्त अध्ययन क्षेत्र मे प्रयोग किये गये कृषि यन्त्रो मे हल–लकडी के १२६१६४ लोहे का ६७५६४ उन्नत हैरो तथा कल्टीवेटर ७१२४५, उन्नत थ्रेरिंग मशीन १६१६४, स्प्रेलर सख्या १०७४, उन्नति बोआई यन्त्र ५०३८ तथा २४७१ ट्रैक्टर का प्रयोग कृषि कार्यों के लिए किया गया। इस प्रकार से इन कृषि यन्त्रो को निर्माण स्थलो से कृषि स्थलो या कृषको तक पहॅुचाने का कार्य परिवहन के साधनो के द्वारा ही सम्भव हो सकता है। अतः परिवहन के साधनो की अनुपलब्धता की स्थिति मे ये कृषि यन्त्र कृषि उत्पादन स्थलो तक नहीं पहॅुचाये जा सकते है।

५.४ परिवहन एवं कृषि विपणन :-

सड़को के विकास के द्वारा कृषि का स्वरूप सर्वथा बदला जा सकता है और खाद्यान्न के स्थान पर मुद्रादायिनी फसले अधिक उगाई जा सकती है। कृषि के स्वरूप मे इस प्रकार का परिवर्तन की हमे आवश्यकता भी है क्योंकि इससे हमारे किसान की आय में वृद्धि होगी और उसका जीवन स्तर ऊॅचा उठ सकेगा। हमारी खाद्य समस्या का वास्तविक हल अधिक मात्रा में खाद्यान्न उपलब्ध करने मे ही नही है, वरन पोषक पदार्थ उपलब्ध करने मे भी है। अधिक सडके बनने का प्रभाव यह होगा कि किसान सहायक भोज्य पदार्थ जैसे तरकारियॉ, फल, अण्डे, दूध तथा दूध से बने अन्य पदार्थ अधिक से अधिक मात्रा मे उत्पन्न कर सकेगा जिनके द्वारा हमारा दैनिक भोजन सन्तुलित बन सकेगा। आज सडका के अभावमे हमारा किसान इन पदार्थो को इसलिए नही उत्पन्न कर पाता कि उनका शीघ्र परिवहन सम्भव नही है। वस्तुत· इन वस्तुओ का यथेष्ट उत्पादन ग्रामीण क्षेत्र में ही सम्भव है। किन्तु ऐसा तभी हो सकता है जब उन्हे शीघ्रता से ताजी और उच्छी दशा में बाजार भेजने के साधन उपलब्ध हो ताकि उत्पादक को उनका उचित मूल्य प्राप्त हो सके। बाजार

सारणी - ५.२

जनपद फतेहपुर - जनपद मे विकास खण्डवार कृषियन्त्र एवं उपकरण (पशुगणना वर्ष १९९३)

क्र०स०	वर्ष/विकास खण्ड	हल लकडी	हल लोहा	उन्नत हैरो तथा कल्टीवेटर	उन्नत थ्रेसिग मशीन	स्पेयर सख्या	उन्नत बोआई यन्त्र	ट्रैक्टर
1	2	3	4	5	6	7	8	9
१	देवभई	६००५	४६२२	६६६१	१०४६	११७	२८८६	२५६
२	मलवा	७६६८	७७६१	६६१	१५६७	१२१	३०	२२५
३	अमौली	८०५२	४७७५	५६४८	१००१	५८	१८३	२७१
४	खजुआ	१०१६६	७०३६	७०३३	१५०६	२६६	२	२६३
५	तेलियानी	४७६६	३६६१	४१८१	६६०	१४	६४	१६८
६	भटोरा	७०३१	४८५४	४८७८	६०८	५०	—	१०१
७	हसवा	११९५३	७४४०	६७१३	१६६२	१०१	२७६	१५७
८.	बहुआ	२२६०६	१०६३५	१०३६४	१८२३	६७	८२६	३६६
९	असोथर	६३४०	२७४४	३४४०	४७१	४०	४७५	१००
१०	हथगॉव	८६४८	३५०१	५०६०	१२४२	१३	४	७१
११	ऐराया	८२२२	२८६१	३८६६	१३५६	१४	६	१३३
१२	विजयीपुर	११८४६	३४०३	२५६८	१०५८	४४	१५६	१६८
१३.	धाता	८५११	२६५६	३०६२	१६४४	६०	१११	३३६
	येाग ग्रामीण	१२५१८३	६६५७६	७०४१५	१६०१०	१०५५	५०३१	२६८१
	नगरीय	१०११	९८५	८३०	१५४	१६	७	६०
	येाग जनपद	१२६१६४	६७५६४	७१२४५	१६१६४	१०७४	५०३८	२७४१

स्रोत — सांख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर वर्ष १९९९ पृष्ठ ७०

तक पहुँचाने मे विलम्ब के कारण आज भारत की क्षय होने वाली आधे से अधिक उपज व्यर्थ नष्ट हो जाती है।

कृषि उपज अथवा अन्य किसी भी वस्तु की बिक्री में जितने खर्च करने पडते है, परिवहन व्यय उनमे एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है। विभिन्न वस्तुओं के सम्बन्ध मे सडको की दशा और उनके प्रकार माल ले जाने की दूरी और ऋतु इत्यादि के अनुसार यद्यपि ये खर्च घटते–बढते रहते है किन्तु साधारणत उनका कुल विक्रय व्यय मे २५ प्रतिशत भाग समझाा जा सकता है। सडको के अच्छे होने से इससे थोडी कमी और बुरे होने से कुछ वृद्धि हो सकती है। भारत मे खेतो से गॉवो तक और गॉवो से निकटवर्ती मण्डियो अथवा बिक्री केन्द्रो तक सडको की बडी दुर्दशा है। उबड–खाबड गाडी की लीके जिनमे कही दलदल है तो कही गहरे गडढे और रेतीली पगडण्डियॉ ही अनेक स्थानो पर आवागमन के साधन है। खेतो से गॉवो तक जाने के लिए तो बहुधा घुमावदार और तग पगडण्डियॉ ही है। जिन्हे सडक अथवा मार्ग की सज्ञा कठिनाई से दी जा सकती है। इसी भॉति गॉवो से निकटवर्ती मण्डियों की कच्ची सडके अथवा पैदल मार्ग है। ऐसे मार्गो पर आधुनिक गाडियॉ नही ले जायी जा सकती है। अतएव कृषि उपज को सिर पर रखकर लदैन जानवरो की पीठ पर लादकर अथवा बैल गाडी द्वारा बाजार तक ले जाया जाता है जिससे समय बहुत लगता और खर्च भी बहुत पडता है। ऐसी सडको पर बहुधा बैलगाडी का ही प्रयोग किया जाता है। कच्ची सडको पर जानवरो का प्रयोग अधिक किया जाता है और विशेषतः वर्षा ऋतु मे जब पानी मे अथवा बैलगाडी का चलना सर्वथा असम्भव हो जाता है। यदि अध्ययन क्षेत्र में ऐसी सडको के स्थान पर यदि पक्की सडके बन सके तो परिवहन व्यय में भारी कमी तथा विपणन क्रियाओ से किसानो को अपने उत्पादो का उचित मूल्य प्राप्त हो सकेगा। अध्ययन क्षेत्र मे विपणन के लिए निम्नलिखित मण्डियॉ, बाजार एव अन्य केन्द्र है।

५.४.१ स्थानीय मण्डियाँ :-

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत अनाज व गल्ले की कृषि मण्डी समितियॉ है। श्रेणी (ए) की दो कृषि मण्डी समितियॉ है। एक फतेहपुर शहर में तथा दूसरी बिन्दकी में है तथा खागा, जहानाबाद व किशुनपुर मे श्रेणी 'बी' की एक–एक कृषि मण्डी समिति है।

५.४.२ नियमित बाज़ार :-

जनपद में फतेहपुर शहर, बिन्दकी, खागा, धाता, किशुनपुर, मलवा आदि अच्छे बाजार है जहॉ पर हर प्रकार का सामान कपडा, गल्ला जनरल मर्चेन्ट, हार्डवेयर, घी–तेल,

होजरी आदि के सामान का विक्रय होता है। इसके अतिरिक्त ग्रामों मे भी साप्ताहिक बाजार लगता है। फतेहपुर शहर मे गाय एव भैसो के खालो के विक्रय हेतु साप्ताहिक बाजार लगता है।

५.४.३ नाशवान पदार्थो का विपणन :-

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत नाशवान पदार्थो का विपणन परिवहन के द्रुतगामी साधनो के द्वारा सम्भव होता है। जैसे सब्जियॉ, फल तथा दूध आदि पदार्थो को यदि उपभोक्ता बाजार तक समयार्न्तगत नही पहुॅचाया गया तो ये सब पदार्थ उत्पादन स्थल पर ही नष्ट हो जायेगे। अत नाशवान पदार्थ का विपणन स्थानीय बाजारो मे परिवहन के साधनो के द्वारा सम्भव किया जाता है।

उपरोक्त विवरण से स्पष्ट है कि इसी कारण कृषि उपज पर आधारित उद्योग अधिक चल रहे है, जनपद का मुख्य व्यवसाय कृषि है।

५.५ परिवहन व आनुषंगिक कृषि क्रियायें :-

आनुषगिक कृषि क्रियाओं मे परिवहन की भूमिका बहुत महत्वपूर्ण होती है। दुगधशालाओ के विकास, मत्स्यपालन, रेशम उत्पादन तथा फलोत्पादन इत्यादि क्रियाओ मे परिवहन सुविधाये उपलब्ध नही है तो इनसे होने वाले उत्पादन अपने उत्पादन स्थलों पर नष्ट हो जायेगे और कृषक की अपनी लागत भी डूब जायेगी क्योकि ये सब उत्पादन नाशवान प्रकृति के होते है। इनको तुरन्त बिक्री केन्द्रो पर न पहुॅचाया जाये तो नष्ट हो जायेगे। इस प्रकार से इससे जहॉ एक ओर कृषक को अपनी लागत से हाथ धोना पडेगा वही दूसरी ओर समाज पोषक पदार्थो से वचित रह जायेगा। अत इससे यह स्पष्ट होता है कि परिवहन के बिना आनुषंगिक क्रियाये भी पूर्ण नही हो सकती है।

५.५.१ दुग्धशालाओं का विकास :-

मानव के स्वास्थ्य के लिए दूध और दूध से बने पदार्थ परमावश्यक है। अध्ययन क्षेत्र मे ८ विकास खण्ड दुग्ध दही से आच्छादित है। (अमौली, खजुहा, देवमई, मलवा, बहुआ, असोथर, तेलियानी, हसवा) जिसमें २६६ दुग्ध सग्रह समितियॉ कार्य कर रही है।

दूध को अवशीतन करने के उद्देश्य से चौडगरा (बिन्दकी रोड) मे एक चिलिग प्लाट स्थापित है। सभी समितियों का दूध एकत्रित होकर इस चिलिग प्लांट में ठण्डा कर वाराणसी, इलाहाबाद कानपुर भेजा जाता है। इस प्लाट की स्टोरेज क्षमता ३०,००० लीटर की है।

जनपद के खागा तहसील मे दुग्ध क्रय की समुचित व्यवस्था न होने के कारण वर्ष १९८८–८९ मे खागा मे एक चिलिग प्लाट स्थापित करने की स्वीकृति शासन द्वारा प्रदान की गयी जिसके क्रम मे आई०आर०डी० फण्ड से अवस्थापना मद मे ३० लाख रूपया दिया गया।

५.५.२ मत्स्यपालन का विकास :-

वर्तमान समय मेदेश खाद्यान्नो के उत्पादन मे आत्म निर्भर हो चुका है। परन्तु पौष्टिक तत्वो की उपलब्धता आवश्यकता से बहुत कम है अत. भूमि पर आधारित पौष्टिक तत्व जैसे दूध, अण्डा, मॉस के अतिरिक्त मछली जो कि तालाबो–पोखरो एवं नदियो तथा झीलो से उत्पादित की जाती है। मत्स्य के उत्पादन पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है जिससे एक ओर बेकार पडे तालाब इत्यादि का प्रयोग हो सके तथा दूसरी ओर पौष्टिक तत्वो की उपलब्धता जनपद मे बढ सके। उपरोक्त के अतिरिक्त गॉवो में मत्स्य पालन का कार्य का महत्व रोजगार के साधन उपलब्ध कराने की दृष्टि से भी है क्योकि इस हेतु कम पूजी की आवश्यकता है तथा साथ ही साथ यह सहायक धन्धे के रूप मे सरलता से अपनाया जा सकता है।

जनपद मे प्रादेशिक मत्स्य पालन विकास अभिकरण की स्थापना हो जाने से मत्स्यपालको को तालाब सुधार तथा मत्स्य पालन हेतु बैको से ऋण तथा विभाग द्वारा २५ प्रतिशत का अनुदान दिया जाता है। मत्स्य पालको को तथा पट्टाधारको को मत्स्य पालन के प्रशिक्षण की व्यवस्था की जाती है तथा प्रशिक्षणार्थियो को प्रशिक्षण भत्ता भी दिया जाता है।

५.५.३ रेशन उत्पादन कार्य- (सेरीकल्चर) :-

अध्ययन क्षेत्र मे ग्राम मनावा व अल्लीपुर में सरकारी फार्म है जहॉ पर शहतूत के पौधे के रोपण का कार्य किया गया है। इस जनपद के लिए यह नई योजना है। फिर भी कुछ लाभार्थियो को रेशम उत्पादन योजना के अंतर्गत लाभान्वित कराने का प्रयास ककिया जा रहा है।

५.५.४ फलोत्पादन :-

५.५.४ फलोत्पादन अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत विशेष रूप से किसी फल का उत्पादन नही किया जाता है। सामान्यत आम, अमरूद, केला इत्यादि फलो का उत्पादन किया जाता है।

५.६ कृषि रूपान्तरण में परिवहन एवं नवउदीयमान उभरती प्रवृत्तियाँ :-

सड़को के विकास द्वारा कृषि का स्वरूप सर्वथा बदल रहा है और खाद्यान्न के स्थान पर व्यापारिक फसले अधिक उगायी जा रही है। कृषि के स्वरूप में इस प्रकार के परिवर्तन

की आवश्यकता है क्योकि इससे किसान की आय वृद्धि होगी और उनका जीवन स्तर ऊँचा उठ सकेगा। हमारी खाद्य समस्या का वास्तविक हल अधिक मात्रा मे खाद्यान्न उपलब्ध करने मे नही है, वरन पोषक पदार्थ उपलब्ध करने मे भी है। परिवहन की बढती सुविधाओ से कृषि के स्वरूप मे महत्वपूर्ण परिवर्तन आया जहॉ पहले कृषि जीवन की आवश्यकताओ की पूर्ति तक सीमित थी वही अब लाभ कमाने का साधन तथा व्यापार मे प्रमुख अश ग्रहण करने मे सक्ष्म हो गया है। इसके वर्तमान परिवर्तित तथा परिवर्धित स्वरूप के प्रमुख अंग इस प्रकार से है।

५.६.१ परिवहन और कृषि का वाणिज्यीकरण :-

कृषि का वर्तमान नवीन परिवर्तित स्वरूप वस्तुत. कृषि क्रान्ति का ही परिणाम है अथवा यह कहना उचित होगा कि औद्योगिक क्रान्ति के पश्चात ही कृषि पद्धति तथा प्रक्रियाओ मे अमूलचूल परिवर्तन परिलक्षित हुआ क्योकि परिवहन प्रणाली का विकास भी इसके बाद ही सम्भव हुआ। औद्योगिक क्रान्ति के पश्चात ही नये परिवहन वाहनों का विकास तथा विस्तार हुआ जो कि कृषि के वाणिज्यीकरण के लिए अत्यन्त आवश्यक था। विकसित देशो के साथ–साथ भारत जैसे विकासशील देश मे भी कृषको मे जागरूकता आ गयी तथा वर्तमान समय मे वे केवल स्थानीय मॉग की पूर्ति हेतु ही नही बल्कि अन्तराष्ट्रीय मॉग को ध्यान मे रखकर अपने पैदावार मे उत्तरोत्तर वृद्धि करने में सचेष्ट हो गये। इसके साथ ही खाद्यान्नो के अलावा अन्य मुद्रादायिनी फसलो चाय, गन्ना, जूट, कपास के उत्पादन पर भी अधिक ध्यान दिया जाने लगा, जिसके परिणामस्वरूप देश के राष्ट्रीय आय मे कृषिगत पदार्थो का एक प्रमुख अश सम्मिलित हो गया। वर्तमान समय मे ग्रामीण जीवन मे सुधार लाने के लिए तथा कृषको के जीवन–यापन स्तर को ऊँचा उठाने के लिए सरकार निरन्तर प्रयासरत है। यद्यपि इस दृष्टि से हमारे अध्ययन क्षेत्र में बहुत अधिक विकास सम्भव नहीं हुआ है।

५.६.२ परिवहन तथा बाजारोन्मुख कृषि :-

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत परिवहन के विकास से बाजारोन्मुख कृषि मे वृद्धि हो रही है। उदाहरण के लिए– सब्जी, दूध की डेयरी तथा अण्डे के उत्पादन आदि से सम्बन्धित उत्पादन कर जनपद के अन्य भागो तथा दूसरे शहरो मे भेजा जाता है, इससे किसानो या उत्पादको की आय मे वृद्धि होती है, जिससे उनका जीवन स्तर ऊँचा होता है, यहॉ पर बाजारोन्मुख कृषि का तात्पर्य ऐसी कृषि से है जिससे स्थानीय निवासियों के दैनन्दिन

आवश्यकताओ की आपूर्ति निकट के स्थानीय बाजारो तथा मण्डियो से हो सके जैसे शाक–सब्जियॉ, फल इत्यादि।

५.७ परिवहन एवं नूतन कृषि समाज :-

परिवहन का नूतन कृषि समाज पर बहुत बडा प्रभाव पडता है, कृषि से सम्बन्धित कोई भी क्रिया बिना परिवहन के सम्भव नही हो सकती है वह चाहे फल सरक्षण केन्द्रो से कृषि फार्मो या बागानो मे कीट नाशक दवाइयो के छिडकाव और कृषि फार्मो से कृषि उत्पादो जैसे– आलू, आम तथा अन्य नाशवान प्रकार के उत्पादो के शीतमृहो मे भण्डारण करने से या कृषि उत्पादनो की परिशेधन हेतु अनुसन्धान केन्द्रो पर ले जाने से सम्बन्धित समस्त क्रियाये परिवहन के साधनो द्वारा ही सम्भव है। अत परिवहन का नूतन कृषि समाज मे महत्वपूर्ण भूमिका होती है।

५.७.१ फल संरक्षण :-

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत राज्य खादी ग्रामोद्योग बोर्ड द्वारा ऋण व अनुदान के रूप मे वित्तीय सुविधाये उपलब्ध है। २५०००/– रूपया तक के ऋण जिलास्तर पर गठित वित्त समिति द्वारा स्वीकृत किये जाते है। इसमे व्याज की दर ४ वार्षिक रखी गयी है।

५.८.२ शीत भण्डारण :-

अध्ययन क्षेत्र मे कुल ६ शीत भण्डार है जिनमे ४ ग्रामीण क्षेत्र मे और २ नगरीय क्षेत्र मे स्थित है। इनकी भण्डारण क्षमता क्रमशः १०,५०० और ६००० मी० टन है इस प्रकार इनकी कुल भण्डारण क्षमता १६,५०० मी० टन है। विकास खण्ड स्तर पर इनमे से २ शीत भण्डार मलवा विकास खण्ड मे तथा तेलियानी और हसवा में क्रमशः १–१ शीत भण्डार उपलब्ध है। इनकी भण्डारण क्षमता क्रमश. ४००० मी०टन से ४५००० और २००० मी० टन है। इन ३ विकास खण्डो के अतिरिक्त शेष १० विकास खण्डो (देवमई, अमौली, खजुहा, भिटौरा, बहुआ, असोथर, हथगॉव, ऐराया, विजयीपुर और धाता) मे एक भी शीत भण्डार नही पाया जाता है। जिससे कृषको को अपने कृषि उत्पादो को सुरक्षित रखने के लिए विशेष कठिनाई उठानी पडती है तथा स्थानीय परिवहन के साधनों के द्वारा अन्य विकास खण्डो के शीत भण्डार तक उत्पादो को पहुॅचाने की आवश्यकता पडती है। अत प्रत्येक विकासखण्ड में कम से कम एक शीत भण्डार अवश्य विकसित किया जाना चाहिए, साथ ही इनकी भण्डारण क्षमता मे वृद्धि करने की भी आवश्यकता है।

अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत कोई कृषि परिशोधन केन्द्र स्थापित नही किया गया है। लेकिन यदि इस प्रकार परिशोधन केन्द्र स्थापित किया जाये तो जनपद मे कृषि विकास का और सहयोग मिलेगा।

उपर्युक्त अध्ययन से स्पष्ट होता है कि आधुनिक सभ्यता तथा समृद्धि परिवहन पर आश्रित है। आधुनिक कृषि, सभी स्वास्थ्य सेवाये, आर्थिक विकास इत्यादि जितने विकास और समृद्ध के आवश्यक उपकरण है वे सभी परिवहन साधनो या वाहनो से सम्बद्ध है। इनके बिना विकास सम्भव नहीं है। जहॉ पर परिवहन की सुनियोजित व्यवस्था है वहॉ पर विकास की गति भी तेज है।

REFERENCES

Addo, S T — The Role of Transport in the socio Economic Development of Developing countries A Ghanaian Example, The Journal of Tropical Geography vol. 48, June, 1978

Chapters on Transport in Techno-Economic Surveys of different states by National Council of Applied Economic Research (NCAER) New Delhi

Roy K , 1989 — Fatehpur District, A Study in Rural Settlement, Geography, Unpublished Thesis, University of Allahabad

साख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर १६६६ . संख्या प्रभाग, राज्य नियोजन सस्थान उ० प्र० पृ० २६

अध्याय-६

परिवहन गत्यात्मकता और औद्योगिक विकास

परिवहन अथवा यातायात और उद्योगो की उन्नति का सदा से ही एक अभिन्न सम्बन्ध रहा है, क्योकि वास्तव मे दोनो का विकास अन्योन्याश्रित है। जिन क्षेत्रों में यातायात की सुविधा थी वहा उद्योगो की उन्नति हुई तथा जिन क्षेत्रो मे औद्योगिक केन्द्र स्थापित हुए है वहा आवागमन के साधनो का जाल सा मिलता है। औद्योगिक क्रान्ति के पूर्व परिवहन के साधन धीमे, मंहगे तथा सीमित वस्तुओ के लिए ही उपयोग मे लाये जा सकते थे। उन साधनो मे सबसे सस्ता साधन जल यातायात था और इसलिए प्रारम्भिक औद्योगिक केन्द्र समुद्र तट पर विशेष रूप से बन्दरगाहो मे नौगम्य नदियो और नहरो पर स्थापित हुए। औद्योगिक क्रान्ति काल मे उद्योगो की उन्नतिके साथ परिवहन के साधनो मे आशातीत विकास हुआ। इसके कारण यातायात न केवल अधिक सुविधाजनक बल्कि सस्था, सुरक्षित तथा द्रुतगामी भी हो गया।

भारत के औद्योगिक विकास का सम्बन्ध रेल परिवहन के विकास के साथ जुडा हुआ है। यद्यपि उद्योगों का प्रारम्भिक विकास बन्दरगाह नगरो मे हुआ क्योकि इन स्थानो पर यातायात के साथ अन्यान्य सुविधाये भी सुलभ थी। भारत मे प्रथम रेलवे लाइन १८५३ में बम्बई से थाना के बीच बनी और इन्ही केन्द्रो मे प्रारम्भिक औद्योगिक विकास हुआ भारत के आन्तरिक भाग जैसे पंजाब, उ०प्र० अथवा बिहार मे औद्योगिक केन्द्र रेलों पर ही आधारित रहे क्योकि विशाल नदियो में प्रमुख समस्या है साल भर प्रर्याप्त मात्रा में पानी की कमी।

आर्थिक सम्पन्नता एव समृद्धि के लिए औद्योगिक विकास आवश्यक है। आज विश्व मे वही देश विकसित माने जाते है जहा औद्योगिकरण अत्यधिक हुआ है। औद्योगीकरण देश की अर्थव्यवस्था को सशक्त बनाने, उसके स्तर को ऊँचा करने तथा उसमें सन्तुलन स्थापित करने में सहायक होता है। (बुचानन एवं इलिस १९८० पृष्ठ १०५)।

उद्योग का शाब्दिक अर्थ "उद्यम" होता है। इन्डस्ट्री शब्द का अंग्रेजी में अर्थ है। कच्चे माल से वस्तुओ का निर्माण करना जर्मन शब्द इण्डस्ट्री (Industries) का अर्थ है मशीनों

अथवा प्रक्रिया से आधुनिक ढगो द्वारा बडे पैमाने पर निर्माण करना। लैटिन शब्द इण्डस्ट्रिया का अर्थ है व्यवसाय अथवा श्रम का निरन्तर उपयोग। इसीलिए इसके अन्तर्गत अति सूक्ष्म जैसे सुई से लेकर अतिविशाल जलयान, वायुयान उपग्रह और मिसाइल इत्यादि का निर्माण सभी कुछ सम्मिलित है। आज राष्ट्र की अर्थ व्यवस्था सुदृढ करने आर्थिक क्षेत्रो के मध्य सन्तुलन स्थापित करने, बेरोजगारी दूर कर आर्थिक सामाजिक स्तर को उन्नत करने के लिए उद्योगो का सतत् विकास किया जा रहा है।

सही अर्थों मे औद्योगिक विकास के लिए तीव्रगामी परिवहन के साधनो की तथा पर्याप्त सख्या मे नित्य नूतन आवागमन के वाहनो की आवश्यकता होती है। क्योकि कच्चे मालो के एकत्रीकरण, कारखाने तक पहुॅचाने में तथा तैयार मालों को बाजार एवं उपभोक्ता केन्द्रो तक पहुचाने मे गतिशील परिवहन के साधनो की प्रमुख भूमिका होती है।

फतेहपरु जनपद कानपुर के औद्योगिक क्षेत्र और इलाहाबाद के नगरीय क्षेत्र के मध्य स्थिति होने के बावजूद भी औद्योगिक दृष्टि से अत्यधिक पिछडा हुआ है। उत्तर प्रदेश के औद्योगिक दृष्टि से वर्गीकृत जनपदो मे फतेहपुर जनपद (अ) श्रेणी के जनपदों अर्थात सबसे पिछडे जनपदो की श्रेणी मे आता है। (औद्योगिक प्रेरणा, फतेहपुर– १९९०–९१, पृष्ठ–१४)।

प्रस्तुत अध्याय में फतेहपुर जनपद में औद्योगीकरण के विभिन्न आयामों पर परिवहन तन्त्र के प्रभाव का विवेचन किया गया है।

६१. औद्योगिक अद्यः संरचना में परिवहन

औद्योगिक अद्य सरचना में परिवहन की अहम् भूमिका होती है। व्यापारिक आदान–प्रदान विभिन्न क्षेत्रो के निवासियो मे विभिन्न प्रकार की वस्तुओं के उपयोग के प्रति अभिरूचि तथा उनके यातायात की सुविधा पर ही आश्रित है। वस्तुतः विश्व की आर्थिक प्रगति तथा औद्योगिक विकास का इतिहास व्यापार से अभिन्न रूप से जुडा है। आर्थिक विकास के प्रारम्भिक चरण में जब मानव ने कृषि पर आधारित स्थायी जीवनयापन आरम्भ किया तब उसके अधिकाश मांगो की पूर्ति स्थानीय उत्पादनों पर आधारित होता था। वस्तुतः मनुष्य की आवश्यकतायें पहले सीमित थी तथा तकनीकी औद्योगिक तथा प्राविधिक के विकास के

साथ–साथ उनकी मागो के निरन्तर वृद्धि तथा परिवर्तन हुआ। चूकि संसाधनो एवं वातावरण की भिन्नता के कारण प्रत्येक स्थान पर प्रत्येक आवश्यकता की वस्तु को उत्पन्न नही किया जा सकता था। यातायात तथा औद्योगिक विकास मे एक नवीन युग मोटर के आविष्कार मे हुआ तथा उसकी सुविधाये तथ लाभ रेलो से भिन्न है, विशेष रूप से द्वितीयक वर्ग के उद्योगो मे और उपभोक्ता सामग्री के उद्योगो के लिए भारत मे उद्योगो के स्थानीकरण में सडको तथा मोटर द्वारा यातायात का महत्व दिन प्रतिदिन बढता जा रहा है।

अत क्षेत्रीय स्तर पर भी, वहा उत्पन्न होने वाली वस्तुओ द्वारा ही उपभोग की विविध ाता निर्धारित होती थी। कालक्रम से एक क्षेत्र एव दूसरे क्षेत्र के निवासियो मे परिवहन की सम्भावनाओ की परिसीमा मे सम्पर्क तथा विशिष्ट वस्तुओं का आदान–प्रदान होने लगा। व्यापार का यह स्वरूप मानव इतिहास मे दीर्घकाल तक चलता रहा। १९वी शताब्दी के मध्य तक अर्थात् वाष्पचालित परिवहन साधनो के विकसित होने तक यूरोप तथा एशिया के मध्य भारवाही पशुओ के काफिले ही व्यापार के प्रमुख माध्यम थे फलस्वरूप आर्थिक तन्त्र भी क्षेत्रीय अथवा सामाजिक सम्पर्क की परिसीमा के अनुरूप सीमित था तथा अन्तर क्षेत्रीय व्यापार सिर्फ अति विशिष्ट वस्तुओं का होना था।

औद्योगिक क्रान्ति के पश्चात् उत्पादन तकनीको मे क्रान्तिकारी परिवर्तन हुए। वस्तुत औद्योगिक क्रान्ति को सफल बनाने मे परिवहन तकनीक में मूलभूत परिवर्तन का बहुत हाथ था। यही कारण था कि विविध औद्योगिक वस्तुओ का बडे पैमाने पर उत्पादन तब तक सम्भव न हो सका जब तक परिवहन तन्त्र का विस्तार एव व्यापारिक सम्भावनाओं में वृद्धि नही हुयी। इस प्रकार जहां परिवहन सुविधा अधिक है, वही आर्थिक तन्त्र का स्तर भी ऊँचा है। दूसरी ओर परिवहन सुविधा में पिछडे देशो मे आर्थिक तन्त्र भी निम्न स्तरीय है, क्योकि गमनागमन तथा यातायात मे अपेक्षाकृत अधिक मानव शक्ति एवं श्रम का व्यय होता है जिससे उत्पादन मूल्य मे वृद्धि हो जाती है।

६.२ औद्योगिक विकास के उत्प्रेरक के रूप में परिवहन

औद्योगिक विकास आर्थिक विकास का पर्याय माना जाता है। परिवहन साधनो के अभाव मे औद्योगिक विकास की कल्पना नहीं की जा सकती। औद्योगिक कारखाने के लिए

प्रतिदिन अधिक मात्रा मे विभिन्न कच्चे माल विभिन्न स्रोतो से मगाने की आवश्यकता पडती है तथा उत्पादित वस्तुओ को केन्द्रो मे भेजना होता है। बिना सुगम एवं द्रुत परिवहन साधन के ये दोनो ही कार्य असम्भव है। अतः उद्योग केन्द्र परिवहन मार्गो के निकट स्थापित होते है। अधिकतर विकासशील देशो मे आन्तरिक परिवहन मार्गो का विकास नहीं होने के कारण उद्योग समुद्र तटीय नगरों में ही पाये जाते हैं। किसी भी देश के सम्यक आर्थिक विकास हेतु उद्योगो का संसाधन उपलब्धता के अनुरूप समुचित क्षेत्रीय वितरण अनिवार्य है। इस प्रकार का उद्योग वितरण तभी सम्भव है जब परिवहन मार्गो का सुसम्बद्ध जाल बिछा हो।

किसी भी देश के आर्थिक तन्त्र का स्वरूप एव औद्योगिक विकास का स्तर व्यापार एव परिवहन स्वरूप में परिलक्षित होता है। विश्व स्तर पर आर्थिक–औद्योगिक एव परिवहन साधनो के विकास क्रम मे समानता मिलती है। १६वी शताब्दी के पहले विश्व में सर्वत्र परम्परागत आर्थिक तन्त्र की प्रधानता थी जिसमें स्थानीय कृषि एव घरेलू उद्योग ही प्रमुख तत्व थे। परिवहन माध्यमो के अविकसित एव परिवहन साधनो की सीमित क्षमता होने के कारण विश्व स्तर पर व्यापार एवं उद्योग सम्भव नही था। फलतः उद्योग का स्वरूप अत्यन्त स्थानीय था।

१६वी शताब्दी मे रेलगाडियों तथा वाष्पचालित पोतों के विकास से जहां एक ओर औपनिवेशिक सीमाओं की स्थापना का भी मार्ग प्रशस्त हुआ वही दूसरी ओर औद्योगिक क्रान्ति का प्रचार एव प्रसार हुआ था। तथा बीसवी शताब्दी के प्रारम्भ में मोटरगाडियो का प्रचलन हो जाने से आन्तरिक गतिशीलता अधिक बढ गयी जिसका प्रभाव यह हुआ कि औद्योगिक केन्द्रो से आन्तरिक क्षेत्रो की ओर आर्थिक विकास का विकेन्द्रीकरण होने लगा। फलस्वरूप यह कहा जा सकता है कि परिवहन के साधनों की गत्यात्मकता औद्योगिक विकास के उत्प्रेरक स्वरूप है।

६.३ परिवहन तथा औद्योगिक केन्द्रीकरण :-

औद्योगिक प्रगति के लिए परिवहन की उन्नति आवश्यक है। विकसित देशों में वस्तुनिर्माण उद्योगों का जन्म अच्छी सडकों और रेलों के बनने पर ही हुआ। रेलो के युग से पहले केवल जलमार्ग ही परिवहन के प्रधान साधन थे। फलतः सभी देशों के लगभग सभी उद्योग धन्धे उस युग में नदियों के तट पर अथवा बन्दरगाहों में स्थित थे। यही कारण है कि आज हम देखते है कि संसार के बडे–बडे बन्दरगाहों में प्रसिद्ध औद्योगिक केन्द्र है। रेलों

के बनने अथवा सडको के सुधार होने के उपरान्त देश के आन्तरिक भागो मे सुसम्पर्क स्थापित हुआ औद्योगिक क्षेत्रो का विसरण आन्तरिक भागो की ओर भी होने लगा। हमारे देश मे सभी प्राचीन उद्योग बम्बई, कलकत्ता, मद्रास इत्यादि बन्दरगाहों अथवा कानपुर जैसे नगरो मे जो नौगम्य जलाशयो के तट पर स्थित है केन्द्रीभूत थे। किन्तु देश में जैसे–जैसे रेलो का जाल बिछता गया देश के आन्तरिक भाग मे भी उद्योगों की उन्नति होने लगी।

उद्योगो के केन्द्रीयकरण के मुख्य कारक कच्चा माल, श्रम, पूँजी और बाजार है। किन्तु इन चारो के बीच मे ठीक–ठीक सम्बन्ध स्थापित करने का श्रेय परिवहन को ही है। कोई उद्योग कच्चे माल के उत्पादन क्षेत्र के निकट स्थित होगा, जहां दक्ष श्रम (Skilled Labour) अथवा पूँजी की सुलभता है उस स्थान पर, अथवा बाजार के निकट, अथवा इन सबके किसी मध्यवर्ती स्थान पर, इन बातो का निश्चय परिवहन व्यय के ऊपर निर्भर है। किसी भी उद्योग को कच्चा माल और शक्ति के स्रोत एकत्रित करने में परिवहन व्यय करना पडता है। इसी भॉति बने हुए माल को बाजार तक पहुॅचाने मे भी किराया देना पड़ता है। ये दोनों ही सुविधाये ऐसी है जो सब उद्योगों के लिए एक ही स्थान पर उपलब्ध नहीं होती है। अतएव उद्योग को एक ऐसी मध्यवर्ती स्थान ढूॅढना पडता है जहा से ढुलाई व्यय कम से कम पडता है। इस प्रकार परिवहन ही एक मात्र वह कडी है जो उत्पादन के विभिन्न साधनो मे परस्पर सम्बन्ध स्थापित करती है और जो उद्योगों के केन्द्रीयकरण में केन्द्र बिन्दु का कार्य करती है। बेबर महोदय ने अपने औद्योगिक अवस्थापन सिद्धान्त में परिवहन व्यय की उद्योगो के स्थानीयकरण का एक प्रमुख आधार माना।

प्रत्येक उत्पादक के उत्पादन व्यय में परिवहन व्यय सम्मिलित होता है। अतएव प्रत्येक उद्योग की स्थापना के पूर्व इसका अनुमान लगा लिया जाता है। यदि परिवहन व्यय उत्पादन व्यय का एक बडा भाग होता है, तो उपभोक्ता को अधिक मूल्य देना पडता है। ऐसी स्थिति मे उद्योग उपभोक्ता केन्द्रो अर्थात् बाजार के निकट स्थापित होता है। अध्ययन क्षेत्र मे औद्योगिक विकास का सक्षिप्त स्थानिक प्रतिरूप निम्नवत् है।

औद्योगिक विकास का स्थानिक प्रतिरूप

फतेहपुर जनपद औद्योगिक दृष्टि से काफी पिछडा हुआ है। इसके पिछडेपन का मुख्य कारण दो विकसित नगरो के मध्य स्थित होने के साथ–साथ जनपद मे औद्योगिक कार्यकलाप हेतु वाछित कच्चे माल का प्रचुर मात्रा मे उपलब्ध न होना तथा कुशल कारीगरों

का अभाव है। अर्थात् ये नगर इस क्षेत्र से कच्चे माल का दोहन कर लेते है तथा कुशल कारीगर भी इन्ही नगरो मे पलायन कर जाते है, किन्तु वर्तमान समय मे विभिन्न राज्य स्तरीय एव केन्द्रीय योजनाओ के क्रियान्वयन के कारण आज यह जनपद भी उद्योग की दिशा मे अग्रसरित हो रहा है और आशा है कि निकट भविष्य मे यह जनपद भी अपने औद्योगिक स्थिति मे अभीष्सित प्रगति करने मे समर्थ हो सकेगा। जनपद के कुछ प्रमुख वृहद, मध्यम एव लघुस्तरीय उद्योग केन्द्र सारणी ६.१ मे प्रदर्शित किये गये है। अध्ययन क्षेत्र औद्योगिक विकास का स्थानिक प्रतिरूप अग्रलिखित है।

सारणी ६.१

जनपद फतेहपुर-वृहद एवं मध्य उद्योग

क्र.सं.	इकाई के नाम	उत्पाद	पूँजी निवेश (करोड़ रू.)	रोजगार सृजन
१	मे० इण्डिया इन्सुलेटर प्रा०लि०, बरौरा, मलवा	इन्सुलेटर	३ १२	१००
२	मे० यू०पी० स्टेट कटाई मिल कारपोरेशन फतेहपुर	काटनर्यान	११७५	१,५७६
३	मे० स्वास्कि गियर्स औद्योगिक आस्थान, चौडगरा	गियर्स	१ ८४	१००
४	मे० शा वालेस एण्ड कम्पनी औद्योगिक अस्थान चौडगरा	डिटर्जेट केक	४ २०	१२३
५	मे० क्वालिटी स्टील ट्यूब्स बिदकी रोड	स्टीलपाइप	१ ८५	३४५
६	मे० भारतवर्ज लि० मलवा फतेहपुर	वी०पी०/ जी०सी० शीट्स	१६ ४५	२१७
७	मे० कारपोरेशन इलेक्ट्रानिक्स रावतपुर, चौडगरा	पोटेन्शियोमीटर	१ ५६	३६
८	मे० महादेव फर्टिलाइजर्स लि० बरौरा, मलवा	फर्टिलाइलजर्स	१२ ८७	२०५
६	मे० सिडको लेदर लि० कौडिया फतेहपुर	लेदर बोर्ड	१०,०००	३००
१०	मे० रोल ट्यूब्स लि० बिदकी रोड, फतेहपुर	स्टी पाइप्स एव ट्यूब्स	११३ ००	८०
११	मे० त्रिवेणी साल्वेवस	साल्वेट एक्सटरजन	२.००	५०

१२	मे० मधु चन्द्रा टेक्नोकेम काम्प्लेक्स प्रा० लि० चोडगरा, फतेहपुर	क्षारीय कोमियम सल्फेट बाई प्रो०	१००	११०
१३	मे० श्याम फ्लोर मिल्स प्रा० लि० गोवाल नगर, फतेहपुर	मैदा, सूजी, आटा उत्पादन	०.६१	६

स्रोत- औद्योगिक प्रेरणा, जिला उद्योग केन्द्र फतेहपुर, १६६८-६६, पृष्ठ-४३

१. औद्योगिक आस्थान बरौरा (मलवा)

उत्तर प्रदेश राज्य औद्योगिक निगम ने औद्योगीकरण के क्रियान्वयन हेतु अध्ययन क्षेत्र के मलवा विकास खण्ड के अन्तर्गत बरौरा नामक ग्राम मे ५४५.४२ एकड क्षेत्र पर एक औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना की है। इसमे अब तक ४१ प्लाट विकसित किये गये है जो १८०० वर्गमीटर से ५४०० वर्गमीटर तक के है। इसमे निम्नलिखित इकाइयां उत्पादन कार्य में क्रियारत है।

१ मेसर्स इण्डिया इन्सुलेटर प्रा०लि०, बरौरा

२ मेसर्स महादेव फर्टीलाइजर्स लि०, बरौरा

३ मेसर्स एशोसिएट पिग्मेन्ट्स लि० बरौरा

४ मेसर्स न्यू इण्डिया राइस एण्ड दाल मिल लि०, बरौरा।

इन इकाइयो मे क्रमश इन्सुलेटर फर्टीलाइजर, लेड आक्साइड और चावल का उत्पादन होता है। इन चार औद्योगिक इकाइयों के अतिरिक्त यहा पर १२ इकाइयां प्रस्तावित है जो केमिकल्स, ब्रास, शीट्स और रोलिग मिल्स आदि से सम्बन्धित है।

२. औद्योगिक-आस्थान-बिन्दकी रोड/चौडगरा (मलवा)

यह जनपद फतेहपुर का औद्योगिक दृष्टि से सर्वाधिक विकसित स्थान यहॉ पर १० शेड एव ५० प्लाट है। ये सभी शेड एव प्लाट आवटित हो चुके है। इस औद्योगिक क्षेत्र की कुल भूमि ६६२ हे० है। अभी तक यहां पर १७ इकाइया स्थापित हो चुकी है, जबकि १२ नयी इकाइया प्रस्तावित है।

इस औद्योगिक क्षेत्र में स्थापित १७ औद्योगिक इकाइयां निम्नवत हैं:-

१ मेसर्स राजू इन्जीनियरिंग वर्क्स, औद्योगिक आस्थान, बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

२ मेसर्स कनौडिया पालीकेम प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

३ मेसर्स बसल कन्टेनर्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

४ मेसर्स ए०के० टिन इण्डस्ट्रीज प्रा०लि०औ० आस्थान, बिन्दकी।

५ मेसर्स मोबीन इण्डस्ट्रियल कारपोरेशन लि०औ० आस्थान, बिन्दकी चौडगरा, फतेहपुर।

६ मेसर्स टेक्नो इण्टर प्राइजेज प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी चौडगरा, फतेहपुर।

७ मेसर्स मरकरी कण्टेनर्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी चौडगरा फतेहपुर।

८ मेसर्स शा चैलेस एण्ड कम्पनी प्रा०लि०औ०, आस्थान बिन्दकी चौडगरा फतेहपुर।

६ मेसर्स गगा केमिकल्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१० मेसर्स सत्या प्रिण्टर्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी चौडगरा, फतेहपुर।

११ मेसर्स मधु चन्द्रा इन्जीनियरिंग प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१२ मेसर्स महेस आइस फैक्ट्री प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१३ मेसर्स बी०एस० इन्जीनियरिंग वर्क्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१४ मेसर्स बहादुर इलेक्ट्रानिक वर्क्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१५ मेसर्स जी०के०वी० पालीमर्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१६ मेसर्स शीला एल्यूमीनियम प्रोडक्ट्स प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

१७ मेसर्स रूसी इण्डस्ट्रीज प्रा०लि०औ० आस्थान बिन्दकी, चौडगरा, फतेहपुर।

उक्त समस्त औद्योगिक इकाइयो में क्रमश टेलीविजन, पालीथिन बैग, कन्टेनर्स, गन, स्प्रिग, गनमेटल ब्रश, सिथेटिक डिटर्जेन्ट केक, कन्टेनर्स, अखाद्य एवं खाद्य तेल, प्रिंटिंग प्रेस, इलेक्ट्रिक मोटर आइस, कन्डयूप पाइप, विद्युत पेंच, स्केल प्रोसेसिग, एल्यूमिनियम यूरेसिल्स और क्लाथ का उत्पादन होता है। (औद्योगिक प्रेरणा फतेहपुर १६६६)

उपर्युक्त विवेचन से ज्ञात होता है कि जनपद फतेहपुर में औद्योगिक क्षेत्र के रूप में बरौरा और बिन्दकी रोड (चौडगरा) विकसित हुए है, ये दोनो ही मलवा विकास खण्ड मे स्थित है इनके औद्योगिक क्षेत्र के रूप मे विकसित होने के लिए कई सहायक कारक है जिनमे प्रथम तो विकसित परिवहन विकास है, उदाहरणार्थ ये स्थान राष्ट्रीय राजमार्ग (NH_2)

पर स्थित है। साथ ही यहा से रेलवे मार्ग होकर जाता है जिससे इन्हे कच्चा माल मगाने तथा तैयार माल भेजने मे बहुत सुविधा होती है। द्वितीय सहायक कारक के रूप मे कानपुर नगर की सन्निकटता है जिससे इन्हे कुशल एव प्रशिक्षित श्रम तो मिलता ही है साथ ही कानपुर महानगर के रूप मे अतिसमीप विस्तृत बाजार की भी सुविधा सुलभ हो जाती है। आस–पास के क्षेत्रो मे इन्हे सस्ता मानव श्रम भी उपलब्ध हो जाता है। तृतीय प्रमुख सुविधा पूँजी का विनियोजन अर्थात् यहा की अनुकूल परिस्थितियो के कारण न सिर्फ स्थानीय पूजीपति बस आस–पास के क्षेत्रो के तथा कानपुर आदि के पूँजीपति भी पूँजी विनियोजन करने हेतु अधिकाधिक उत्साहित रहते है। परिणाम स्वरूप दोनो औद्योगिक क्षेत्र के रूप मे विकसित हो रहे है।

६.४ परिवहन व औद्योगिक आगत

उद्योगो के स्थानीयकरण मे परिवहन के साधनो का महत्व कई रूपो मे होता है, क्योकि परिवहन व्यय के आधार पर उत्पादित वस्तु का मूल्य निर्धारित होता है। विविध औद्योगिक आगतो जैसे कच्चे माल, श्रमिको की आपूर्ति आदि जो परिवहन के सुगम साधनो के द्वारा ही सम्भव होता है।

६.४.१ कच्चा माल का संग्रहण

यातायात का दर कच्चे मालो की प्रकृति पर भी निर्भर करता है। भारी कच्चे मालों का परिवहन व्यय अधिक हो जाता है तथा हल्के कच्चे मालो में यह व्यय कम हो जाता है। यदि सस्ते ढुलाई के साधन उपलब्ध न हो तो उनका औद्योगिक केन्द्र मे संग्रहण सम्भव नही। इस सग्रह के बिना वे किसी काम मे नही आ सकते और न उनको विविध उपभोग्य वस्तुओ मे निर्मित किया जा सकता है। परिणाम यह होगा कि ससार के अनेक कच्चे माल के भण्डार बिलखते रहेगे और जनसख्या उनके बिना उतनी उपभोग्य वस्तुयें प्राप्त करने से वचित रहेगी अर्थात् ससार की उपभोग वस्तुओं का भण्डार कम हो जायेगा। परिवहन द्वारा ही उनका उपयोग सम्भव हैं यदि परिवहन मूल्य उत्पादित माल की कारखाने से बाजार तक लाने मे कम होता है तो उद्योग साधारणत: कच्चे मालो के क्षेत्रो में स्थापित होता है।

६.४.२ श्रम आपूर्ति

आज के युग मे यातायात और सुविधाजनक जीवन के साधन इतने विस्तृत प्रदेशो मे पाये जाते है कि मजदूर तथा कारीगर एक स्थान से दूसरे स्थान में सरलता से पहुंच सकते है। सुविकसित परिवहन द्वारा उपस्थित की हुई सुविधाओ ने आज श्रम को अपूर्व गतिशीलता

प्रदान की है जिसके फलस्वरूप विभिन्न उद्योगो मे श्रम का वितरण समान हो गया है। दूरी के कम हो जाने के कारण पारिवारिक मोह आज किसी मनुष्य की विदेश यात्रा मे बाधक नही होता। पाश्चात्य देशो के निवासी जीवन निर्वाह के लिए विश्व के कोने–कोने मे दूर–दूर देशो और उपनिवेशो मे जा बसे है। उनमे से अनेक ऐसे है जो वहा स्थायी रूप मे जाकर नही बसे। यद्यपि भारतवासियो को मोहजाल अधिक सताता है और वे अन्यत्र जाना अच्छा नही समझते है तो भी वे अब देश विदेशो मे कार्य की खोज मे जाने लगे है। देश के विभिन्न औद्योगिक केन्द्रो मे बिना रोक–टोक श्रम का आवागमन होता है। बगाली लोग दिल्ली, बम्बई और मद्रास आदि स्थानो मे काम करते है, मद्रासी लोग उत्तरी भारत में और उत्तर प्रदेश और बिहार के निवासी बगाल के जूट कार्यालयों और आसाम के चाय बगानों मे काम करते है। इस परिवर्तन का श्रेय परिवहन के साधनो को है।

६.५ परिवहन तथा औद्योगिक निगतः-

परिवहन औद्योगिक निर्गत की क्रियाओ मे महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। औद्योगिक अत्पादो की उत्पादन स्थलो से विक्रय केन्द्रों या बाजारो मे पहुँचाने का कार्य परिवहन के द्वारा ही सम्भव होता है। यातायात की सुविधा ने उद्योगो का बाजार के निकट भी आकर्षित किया है क्योकि पिछले दृाको मे परिवहन सुविधाये भी बडी है और उनकी दर भी कम हो गई है अत बहुत से उद्योग बाजार के निकट स्थापित हुए है विशेषरूप से उपभोक्ता उद्योग, शीघ्र नष्ट होने वाले वस्तुओ जैसे खाद्य पदार्थ सम्बन्धी उद्योग, शीघ्र टूटने वाली मे है शीशे की वस्तुये, आयात यत्र सम्बन्धी उद्योग आदि।

६.५.१. औद्योगिक निर्मित वस्तुओं का विपणनः-

औद्योगिक निर्मित वस्तुओ का विक्रय अध्ययन 'क्षेत्र के स्थानीय बाजारो मे भेजकर किया जाता है। लेकिन समस्त औद्योगिक वस्तुओं या उत्पादो का खपत स्थानीय बाजारो में नही किया जा सकता है। जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त औद्योगिक उत्पादों को विक्रय हेतु नजदीकी बाजारो जैसे कानपुर, इलाहाबाद तथा लखनऊ को भेज दिया जाता है।

६.६ ग्रामीण औद्योगीकरण तथा उद्योगों का विकेन्द्रीकरण

उच्च कोटि का औद्योगिक विकास सडको के विकास से सम्बद्ध है जब तक किसी देश अथवा क्षेत्र मे सडको का जाल न बिछा हो तब तक कच्चे माल का कारखानों तक और बने हुए माल का उपभोक्ता तक आवश्यकतानुसार लगातार पहुँचना सम्भव नही। रेल, वायुयान अथवा जल यातायात ऐसे साधन है जो साधारणतः खान से, कृषि से, बनो से अथवा

अन्य प्रकार से उत्पन्न होने वाले हर प्रकार के कच्चे माल के उद्‌गम तक नही पहुॅच सकती और बहुधा सडको द्वारा ही अनेक स्थानो पर पहुॅचना सम्भव है। अवएव उपयुक्त साधनो के सहायक के रूप मे सडके अत्यन्त आवश्यक है।

उद्योग धन्धो के विकेन्द्रीकरण के लिए उपर्युक्त वातावरण उपस्थित करना सडको का ही काम है। रेलो को अधिक मात्रा मे माल और सवारियो की आवश्यकता पडती है। अवएव वे बहुधा उन्ही स्थानो के लिए लाभदायक सिद्ध होती है जहॉ उद्योग धन्धो का विकेन्द्रीकरण हो। कम विकसित क्षेत्र अथवा ऐसे क्षेत्र जहॉ अनेक उद्योग केन्द्रित नही है रेलो के परिधि के बाहर रह जाते है। वह उनको सर्वथा उपेक्षा की दृष्टि से देखती है। केवल सडके ही ऐसे साधन है जो अविकसित आन्तरिक क्षेत्रो मे औद्योगिक उन्नति को प्रोत्साहन प्रदान करती है।

सडके और सडक परिवहन छोटे और कुटीर उद्योगो की वृद्धि के लिए विशेष उपयोगी है क्योकि उनकी यातायात सम्बन्धी आवश्यकता कम होती है जिन्हें कि रेले प्रोत्साहित नही करती। रेले डिब्बे भरे माल के लिए सस्ता भाडा लेती है और डिब्बे की सामर्थ्य से थोडे माल पर अधिक। इस भाति वे बडे उद्योगो के प्रति पक्षपात की नीति अपनाती है। माल की जितनी मात्रा रेल से जाने के लिए अपर्याप्त होती है वह सडक से माल ले जाने वाले के लिए पर्याप्त होती है।

इस प्रकार सडक से थोडा माल रेल की अपेक्षा कम भाडे से और सुविधापूर्वक ले जाया जा सकता है। सस्ते भाडे की अनुपस्थित मे छोटे और कुटीर उद्योगो की बनी हुई सस्ती वस्तुये दूर के बाजारो मे जाकर बिकना सम्भव नही। सडक परिवहन की सुविधा मिलने पर अनेको उद्योग फल–फूल सकते है जैसे गुड और शक्कर बनाना, फल और दूध से बनी हुई वस्तुये, खपरैल, ईट, हाथ करधा की बुनाई, धातु का काम, नारियल की जटा से बनी हुई वस्तुए, लकडी का सामान और औजार, वेत और बॉस का माल, कागज की लुग्दी इत्यादि।

६.६.१. आर्थिक उदारीकरण और निजीकरण

किसी भी अर्थव्यवस्था मे उचित उद्देश्यपूर्ण एवं तीव्र औद्योगिक विकास के लिए एक सुनियोजित एव सुनिश्चित औद्योगिक नीति की आवश्यकता पडती है इसी नीति के माध्यम से औद्योगिक विस्तार हेतु मार्गदर्शन एवं निर्देशन प्राप्त किया जाता है, भारतीय अर्थव्यवस्था के सामाजिक आर्थिक पहलुओं के सन्दर्भ भी भारतीय औद्योगिक नीति को परिभाषित किया

जाना आवश्यक समझा गया। सन् १९४८ से १९९१ तक के समयान्तराल मे भारतीय औद्योगिक नीति मे अनेक महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए, प्रथम औद्योगिक नीति १९४८ मे घोषित की गई जिसमे औद्योगिक विकास सम्बन्धी सरकारी दृष्टिकोण की भूमिका प्रस्तुत की गयी। सशोधित औद्यौगिक नीति १९५६ मे तीव्र औद्योगिक विकास के लिए सार्वजनिक क्षेत्र की भूमिका को स्वीकार किया गया इसी औद्योगिक नीति प्रस्ताव मे भारत सरकार ने अर्थव्यवस्था के विकास के लिए लघु कुटीर एव ग्रामीण उद्योगो को अनुदान कर छूट एव संरक्षण देने पर बल दिया गया। पिछले लगभग दो दशको तक १९५६ के औद्योगिक नीति के प्रस्ताव औद्योगिक क्षेत्र के सविधान के रूप मे प्रतिस्थापिक रहे तदनुरूप १९७७ में जनता सरकार की औद्योगिक नीति के लघु उद्योग क्षेत्र को कुटीर एव घरेलू उद्योग, लघुन्तर उद्योग एव लघु उद्योगो मे वर्गीकृत करके इस क्षेत्र पर और अधिक बल दिया गया वर्ष १९८० के पुन सशोधित औद्योगिक प्रस्ताव मे शहरी एव ग्रामीण दोनो क्षेत्रों मे लघु एव कुटीर उद्योगो को पूर्ववत अनुकूल वातावरण देना स्वीकार किया गया। अस्सी के दशक में औद्योगिक नीति को उदार बनाने के उद्देश्य से एकाधिकार एव प्रतिबधात्मक व्यापार व्यवहार अधिनियम (M.R T P Act) एव विदेशी मुद्रा विनियम अधिनियम (FERA) मे छूट, कुछ क्षेत्रो मे लाइसेन्स अनिवार्यता की समाप्ति, लघु क्षेत्र की विनियोग सीमा का विस्तार, निर्यात प्रोत्साहन आदि अनेक बिन्दु योजना कार्यक्रमो मे सम्मिलित किए गए। इन सभी वर्षो मे लघु क्षेत्र को सरक्षणात्मक दायरे मे रखने का प्रयास किया गया और में M R.T P मे छूट होने के बाद भी लघु क्षेत्र के उद्योगो को बडे उद्योगो की प्रतिस्पर्धा से बचाया गया।

१९९१ मे घोषित औद्योगिक नीति के अर्न्तगत उद्योगों से लाइसेसिंग व्यवस्था के अनावश्यक प्रतिबन्धो को समाप्त करने, तकनीकी एव निमाणी क्षेत्र मे घरेलू क्षमता को विकसित करने और धरेलू उद्योगो को विश्व बाजार में प्रतियोगी बनाने के प्रयास किए गए। जुलाई १९९१ मे घोषित सरकार की इस औद्योगिक नीति को खुली औद्योगिक नीति की संज्ञा दी गई जिसमे औद्योगिक लाइसेसिग रजिस्ट्रेशन व्यवस्था एव एम.आर.टी पी अधिनियम जैसे पहलुओ मे क्रान्तिकारी परिवर्तन किए गए। इन कदमो के पीछे सरकार का उद्देश्य भारतीय अर्थ व्यवस्था मे विदेशी पूँजी को आर्कषित करना तो रहा ही है साथ ही साथ इन उदारवादी सशोधनो के द्वारा सरकार ने भारतीय उद्योगों को राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक प्रतियोगी बनाने का प्रयास किया गया है। इस उदारवादी औद्योगिक नीति के परिशिष्ट के रूप में सरकार ने ६ अगस्त १९९१ को एक नई लघु औद्योगिक नीति की घोषणा

की जिसकी मुख्य विशेषताए है।

१ अति लघु इकाइयो मे पूँजी निवेश सीमा को दो लाख रूपये से बढाकर ५ लाख रूपया कर दिया गया।

२ लघु उद्योगो को विलमवित भुगतान समस्या को हल करने के लिए भारतीय लघु उद्योग विकास बैक (SIDBI) की सुविधायें पूरे देश मे व्यापारिक बैंको के माध्यम से उपलब्ध कराने का प्रावधान किया गया।

३ लघु इकाइयो मे अन्य औद्योगिक इकाइयो की भागीदारी की अधिकतम् सीमा कुल शेयर पूँजी के २४ प्रतिशत पर निर्धारित की गई।

४ उद्योगो को ग्रामीण एव पिछडे क्षेत्रो मे सरलता से स्थापित करने के लिए राज्य सरकारो एव वित्तीय सस्थाओ के सक्रिय योगदान का प्रावधान किया गया है।

५ लघु उद्योग क्षेत्र को भूमि आवटन विद्युत कनेक्शन एव तकनीकी उन्नयन सुविधाओ का लाभ देना सुनिश्चित किया गया।

६ लघु क्षेत्र विशेष रूप से अतिलघु उपक्षेत्र को स्वदेशी एव आयातित कच्चे माल के वितरण की सुनिश्चित करने का प्रावधान किया गया।

७ लघु उद्योग विकास सगठन (SIDO) के अर्न्तगत एक निर्यात विकास केन्द्र (Export Growth Centre) की स्थापना करने का प्रावधान किया गया था। इस केन्द्र के माध यम से लघु उद्योगो की निर्यात वृद्धि मे सहायता सुनिश्चित की गई।

उदारीकरण का दौर

नब्बे के दशक का आरम्भ राजनीतिक उथल–पुथल एवं संकटपूर्ण आर्थिक परिदृश्य के साथ हुआ अभूतपूर्व आर्थिक सकट एव सामाजिक–राजनीतिक अशान्ति के कारण वातावरण मे भारत अपने अन्तर्राष्ट्रीय दायित्वो एव वचनबद्धताओ को पूरा करने में असफल होता दिखायी पड रहा है। अर्थ व्यवस्था मे अनेक सरचना त्मक असन्तुलन उत्पन्न हो रहे थे। बढता राजकोषीय एव बजटीय घाटा, द्विअंकीय मुद्रा स्फीति दर, औद्योगिक रूणता की बढती प्रवृत्ति, ऋणात्मक औद्योगिक उत्पादन वृद्धि दर, दयनीय विदेशी मुद्रा भण्डार एव भुगतान असन्तुलन की स्थित आदि अनेक आर्थिक संकटो के कारण भारत की अन्तर्राष्ट्रीय साख बहुत नीचे आ गई और भारतीय अर्थ व्यवस्था की दशा पर अन्तर्राष्ट्रीय वित्तीय

सस्थाओ ने प्रश्नचिन्ह लगाना आरम्भ कर दिया था। सजीवनी के रूप मे भारत सरकार के जून १६६१ से सुधारात्मक उपायो की एक श्रृखला आरम्भ की जिसकी परिणति उदारीकरण की सीमा मे निकलकर आज अर्थव्यवस्था के विश्व व्यापीकरण के रूप मे परिलक्षित हो रही है।

उदारीकरण का वास्तविक आशय ''औद्योगिक विकास के लिए औद्योगिक नियमो मे शिथिलता'' उदारीकरण से ही निजीकरण को प्रोत्साहन मिला।

निजीकरण के अर्न्तगतः-

''औद्यौगिक इकाई का सचालन एव स्वामित्व सरकार से हटाकर व्यक्ति विशेष के हाथो मे चला जाता है।''

उपर्युक्त के अध्ययन से यह स्पष्ट होता है कि आधुनिक औद्योगिक समाज के लिए परिवहन तथा सचार के विभिन्न साधन पहली आवश्यकता बन गए है। सडके, रेले, जल मार्ग तथा वायुमार्ग और सचार के विभिन्न साधन राष्ट्रो और उनकी अर्थव्यवस्थाओ की जीवन रेखा माने जाते है। वे कच्चे तथा तैयार माल के द्रुतगामी यातायात मे सहायता करते है। इस प्रकार वे उत्पादन तथा वितरण दोनो में ही सहायक है। इनसे लोगो की गतिशीलता बढती है, जिससे आय और जीवन स्तर मे वृद्धि होती है और मानवीय जीवन खुशहाल होता है।

REFERENCES

Buchanan, N S and Enıs, H S 1980 Approaches to Economıc Development

S Chand Co Ltd New Delhı, P 105

Sıngh, R B "Road Traffıc Flow ın U P" The Natıonal Geographıcal Journal of Indıa, Vol IX, Pt 111963, pp 34-47

Wheeler James, O, 1973 Transportatıon Geography, Socıetal and Polıcy Prespectıves Economıc Geography, 42 (2) 181-184

, 1971 Annoverview of Research ın Transportatıon Geography Eas Lake Geographer, 3-12

औद्योगिक–प्रेरणा, फतेहपुर १४६०–६१, पृ १४

औद्योगिक प्रेरणा फतेहपुर १६६६

औद्योगिक प्रेरणा, जिला उद्योग केन्द्र, फतेहपुर १६६८–६६, पृ ४३

एक्शन प्लान जिला उद्योग केन्द्र फतेहपुर वर्ष १६८८–८६ से १६६८–६६, पृ ३१

साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर १६६६ सख्या प्रभाग, राज्य नियोजन सस्थान उ प्र

अध्याय-७

परिवहन गत्यात्मकता तथा सामाजिक विकास

किसी भी क्षेत्र का आर्थिक, सामाजिक, औद्योगिक विकास परिवहन के उत्तम द्रुतगामी साधनो द्वारा ही सभव हो पाता है। क्षेत्र की अर्थव्यवस्था का आधार स्तम्भ भी सुदृढ परिवहन व्यवस्था ही होती है। जिस क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था जितनी ही सुदृढ, उत्तम, द्रुतगामी होगी, उस क्षेत्र का व्यापार भी उतना ही विकसित होगा, और आर्थिक स्थिति भी उतनी ही सृदृढ होगी। ग्रामों का समस्त विकास सडक मार्गो द्वारा ही संचालित होता है, क्योकि ग्रामीण वासी अपना अनाज, साग–सब्जियां एव दुग्ध आदि सडक मार्गो द्वारा ही शहर एव स्थानीय मण्डियो मे ले जाकर विक्रय करते है।

आवागमन एव सचार साधनों के माध्यम से ही एक जन समुदाय को दूसरे के सम्पर्क मे आने का मौका भी सभव हो पाता है। इसी के द्वारा नये विचारो, नवीन प्रौद्योगिकी, नवीन जीवन पद्धति के विकास के साथ–साथ सामाजिक कुरीतियों के उन्मूलन का अवसर मिल पाता है।

इस प्रकार परिवहन गतिशीलता और सामाजिक विकास का आपस मे अटूट सम्बन्ध ा है क्योकि सामाजिक परिवर्तन तथा जनचेतना को जागृत करने के लिए जिन अभियानो को कार्यान्वित किया जाता है, वह परिवहन के उचित, सुदृढ साधनो के माध्यम से ही सफल हो जाता है।

७.१ परिवहन व सामाजिक संस्थाएं:-

किसी भी राष्ट्र राज्य या क्षेत्र का प्रभावशाली प्रशासनिक नियत्रण तथा आर्थिक विकास परिवहन के द्वारा ही सम्भव हो सकता है। टी०आर० लिनिबेच (१६७५) मे अपने एक अध्ययन मे कहा था कि डाक सेवायें, वाणिज्यिक बैक, स्वास्थ्य केन्द्र, स्कूल तथा टेलीफोन केन्द्रो आदि की सेवाओ का गावो मे पहुँचना बढते सडक परिवहन का ही परिणाम है। (Singh K N , १६६०, पृष्ठ १२३) गावो में बढते संचार साधनों जैसे–डाक सेवाओ तथा प्राथमिक शिक्षा से ग्रामीण जनता को परिवार नियोजन तथा उच्च्य कृषि तकनीक की जानकारी भी होती है। इस प्रकार से यह कहा जा सकता है कि सडको के बढ़ने से लोगों के विचारों में भी परिवर्तन आता है। इसके साथ ही साथ सडको की अभिगम्यता में जितनी वृद्धि होगी,

उतनी वृद्धि सचार, स्वास्थ्य तथा शिक्षा सेवाओ मे होगी।

७.२ परिवहन एवं शिक्षा:-

शिक्षा के प्रसार मे परिवहन गत्यात्मकता का महत्वपूर्ण योगदान पाया जाता है। सभ्यता के विकास के साथ मनुष्य अपनी दैनिक आवश्यकताओ जैसे भोजन, वस्त्र, आवास तथा ऊर्जा का उत्पादन उपलब्ध ससाधनो के अनुसार किया। वह लगातार अपने जीवन स्तर को सुधारने का प्रयास कर रहा है। लेकिन सही शिक्षा से राष्ट्र की उत्पादकता तथा सर्वागीण उन्नति मे वृद्धि होती है। जिससे लोगो के जीवन के गुणवत्ता मे वृद्धि होती है और ये सभी क्रियाये बिना परिवहन के सम्भव नही है। अध्ययन क्षेत्र मे शिक्षा तथा शिक्षण सस्थाओ के सन्दर्भ मे परिवहन के प्रभाव का वर्णन किया गया है।

७.२.१ प्राथमिक, माध्यमिक एवं उच्च शिक्षा :-

जब बालक किसी विद्यालय के परिसर मे आकर विद्याध्ययन प्रारम्भ करता है तो यह ही उसकी प्राथमिक शिक्षा होती है। इसका विद्यार्थी के जीवन मे विशेष महत्व है क्योंकि यह शिक्षा का आधार है जिस पर उच्च शिक्षा का भवन निर्मित होता है। भारतीय सविधान मे १४ वर्ष तक के सभी बालक व बालिकाओ के लिए प्राथमिक शिक्षा का दायित्व राज्य सरकारो पर है। उत्तर प्रदेश मे प्राथमिक शिक्षा मुख्य रूप से स्थानीय निकायो, जिला परिषदो और नगर निकायों के हाथ मे है जो राज्यानुदानित है (विकास वर्तिका, फतेहपुर १६६६ पृष्ठ २६)। वर्तमान समय मे अध्ययन क्षेत्र फतेहपुर जनपद मे १५७१ जूनियर बेसिक स्कूल है। इनमे १४४६ ग्रामीण क्षेत्रो मे और शेष १२२ स्कूल नगरीय क्षेत्र मे स्थित है। (सारिणी न० ७–१) स्थानीय तौर पर सर्वाधिक जूनियर बेसिक स्कूल (१३५) मलवा विकास खण्ड मे है। द्वितीय स्थान पर हथगाव (१३२) और तृतीय स्थान पर भिटौरा मे (१२८) है। तत्पश्चात क्रमश· अमौली (१२२), खजुहा (१२०), धाता (११५), विजयीपुर (११०), हसवा (१०४), देवमई (१००), तेलियानी (१००), बहुआ (६६), असोथर (६५) और ऐरायां मे सबसे कम (८६) स्कूल मिलते है।

चित्र स० ७–१(ए) से स्पष्ट है कि प्रति लाख जनसंख्या पर जूनियर बेसिक स्कूलो की सख्या सबसे अधिक अमौली, देवमई, तेलियानी, हथगांव, धाता, भिटौरा मलवा, विजयीपुर, खजुआ और बहुआ मे ८१–१०० के मध्य मिलती है जबकि शेष तीन विकास खण्डों असोथर, हसवा तथा ऐराया में ६१–८० के ही मध्य मिलते है।

सारिणी ७–२ से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र के कुल ७७.१४ प्रतिशत ग्रामो को ग्राम

सारिणी ७.१

जनपद फतेहपुर शिक्षण संस्थायें १९९८-९९

क्र०स०	विकास खण्ड	जूनियर बेसिक स्कूल	सीनियर बेसिक स्कूल		इण्टरमीडिएट स्कूल		महाविद्यालय	विश्वविद्यालय
			कुल	बालिका	कुल	बालिका		
१	देवमई	१००	२२	५	८	१	–	–
२	मलवा	१३५	३२	५	८	१	–	–
३	अमौली	१२२	२६	३	१२	१	–	–
४	खजुआ	१२०	२४	४	७	१	–	–
५	तेलियानी	१००	२०	४	८	–	–	–
६	भिटौरा	१२८	२३	४	७	–	–	–
७.	हसवा	१०४	२४	५	३	–	–	–
८	बहुआ	९६	२३	६	६	–	–	–
९	असोथर	९५	२१	५	५	–	–	–
१०	हथगाम	१३२	१८	४	४	–	१	–
११	ऐराया	८६	१६	४	४	–	–	–
१२	विजयीपुर	११०	१७	३	४	१	–	–
१३	धाता	११५	२१	४	११	–	–	–
	योग ग्रामीण	१४४९	२६३	५६	८७	५	१	–
	नगरीय	१२२	३६	११	२७	१०	३	–
	योग जनपद	१५७१	३२९	६७	११४	१५	४	–

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १९९९ पृष्ठ ६१

मे ही जूनियर बेसिक स्कूलो की सुविधा उपलब्ध है। २ १४ प्रतिशत ग्रामो को १ किमी० से कम, १७ ६० प्रतिशत ग्रामो को १–३ किमी० और २३ ०३ प्रतिशत ग्रामो को ३ ५ किमी० की दूरी पर स्कूलो की सुविधा प्राप्त है। जनपद मे असोथर विकास खण्ड मे शत प्रतिशत जूनियर बेसिक स्कूलो की सुविधा स्थानीय स्तर पर उपलब्ध है जबकि हथगाव विकास खण्ड मे सबसे कम (५४ १२ प्रतिशत) ग्रामो को स्थानीय जूनियर स्कूलो की सुविधा प्राप्त है। अत इस विकास खण्ड मे स्थानीय स्तर पर और अधिक विद्यालयो को स्थापित किये जाने की आवश्यकता है। जहा पर एक तरफ यह प्रशसनीय तथ्य है कि किसी भी विकास खण्ड को जूनियर बेसिक स्कूलो की सुविधा हेतु ५ किमी० से अधिक दूरी नही तय करनी पडती वही दूसरी तरफ ५ किमी० तक की दूरी तय करने के लिए भी परिवहन के प्रचलित स्थानीय साध नो का सहारा लेना पडता है।

जनपद मे ३२६ सीनियर बेसिक स्कूल (कक्षा ६–८ तक) है इसमे २६३ ग्रामीण क्षेत्र मे और ३६ नगरीय क्षेत्र मे स्थित है। सारणी ७–१ से स्पष्ट है कि सबसे अधिक बेसिक स्कूल (३२) मलवा विकास खण्ड में है। जबकि द्वितीय स्थान मे अमौली में (२६) तथा तृतीय स्थान पर क्रमश खजुहा (२४) तथा हसवा में (२४) है। तत्पश्चात क्रमश. बहुआ (२३), भिटौरा (२३), देवमई (२२), असोथर (२१), धाता (२१), तेलियानी (२०), ऐराया (१६), हथगांव (१८) और सबसे कम स्कूल विजयीपुर विकास खण्ड में (१७) मिलते है।

चित्र सं० ७–१बी से स्पष्ट है कि प्रतिलाख जनसख्या पर सर्वाधिक सीनियर बेसिक स्कूल अमौली, देवभई तथा मलवा विकास खण्ड मे २१–२५ के मध्य मिलते है खजुहा, तेलियानी, भिटौरा, हसवा, बहुआ, असोथर तथा धाता मे इन स्कूलो की सख्या १६–२० के मध य मिलती है। हथगाव, ऐराया और विजयीपुर मे तीनो विकासखण्डो मे प्रति लाख जनसंख्या पर सब से कम स्कूलो की सख्या ११–१५ के मध्य उपलब्ध है। सारिणी ७ ३ के अनुसार जनपद मे केवल १४ ५० प्रतिशत ग्रामो को स्थानीय सीनियर बेसिक स्कूलो की सुविधा उपलब्ध है। २ २६ प्रतिशत ग्रामो को १ किमी० से कम, २८ ८५ ग्रामो को १–३ किमी०, ३० १८ प्रतिशत गावो को ३–५ किमी और २४.१६ प्रतिशत ग्रामो को ५ किमी० से अधिक दूरी पर सीनियर बेसिक स्कूलो की सुविधा सुलभ है। जनपद में सबसे अधिक (२३.२३ प्रतिशत) स्थानीय अभिगम्यता अमौली विकास खण्ड मे मिलती है। जबकि सबसे कम (६.८० प्रतिशत) अभिगम्यता भिटौरा विकास खण्ड में पायी जाती है। ध्यातव्य है कि जनपद मेसीनियर बेसिक स्कूलो का सर्वाधिक केन्द्रीकरण (५६ ०३ प्रतिशत) १–५ किमी० की दूरी पर हुआ है।

सारिणी ७.२

जनपद फतेहपुर जूनियर बेसिक स्कूल (मिश्रित) अभिगम्यता (प्रतिशत में)

क्र०स०	विकास खण्ड	ग्राम मे	१ किमी० से कम	१–३ किमी०	३–५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
१	देवमई	८३ ७२	१ १६	१५ १२	—	—	१००
२	मलवा	८६ २४	१ ८३	१० ०६	१ ८३	—	
३	अमौली	६० ६१	—	५ ०५	४ ०४	—	
४	खजुआ	८१ ००	३ ००	१५ ००	१ ००	—	
५	तेलियानी	७७ २३	१ ६८	१७ ८२	२ ६७	—	
६	भिटौरा	६७ ३५	—	१६ ७३	१२.६३	—	
७	हसवा	८८ १०	—	१० ७१	१ १६	—	
८	बहुआ	८३ १०	१.१२	६ ७४	७ ८६	१ १२	
६	असोथर	१०० ००	—	—	—	—	
१०	हथगाम	५४ १२	६ ४७	३८ २४	१ १८	—	
११	ऐराया	६५ ७४	१ ८५	३२ ४०	—	—	
१२.	विजयीपुर	८४ ०४	७ ४५	७ ४५	१ ०६	—	
१३	धाता	७६ १४	—	२२ ६४	६ ६१	—	
	जनपद	७७ १४	२ १४	१७ ८६	३ ०३	० ०७	

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १४६

A
N
DISTRICT FATEHPUR
JUNIOR BASIC SCHOOLS
1999-2000
Ganga River
Yamuna River
No of Schools/Lakh Population
81 - 100
61 - 80
10 0 10 20
km
B
N
DISTRICT FATEHPUR
SENIOR BASIC SCHOOLS
1999-2000
Ganga River
Yamuna River
No of Schools/Lakh Population
21 - 25
16 - 20
11 - 15
10 0 10 20
km

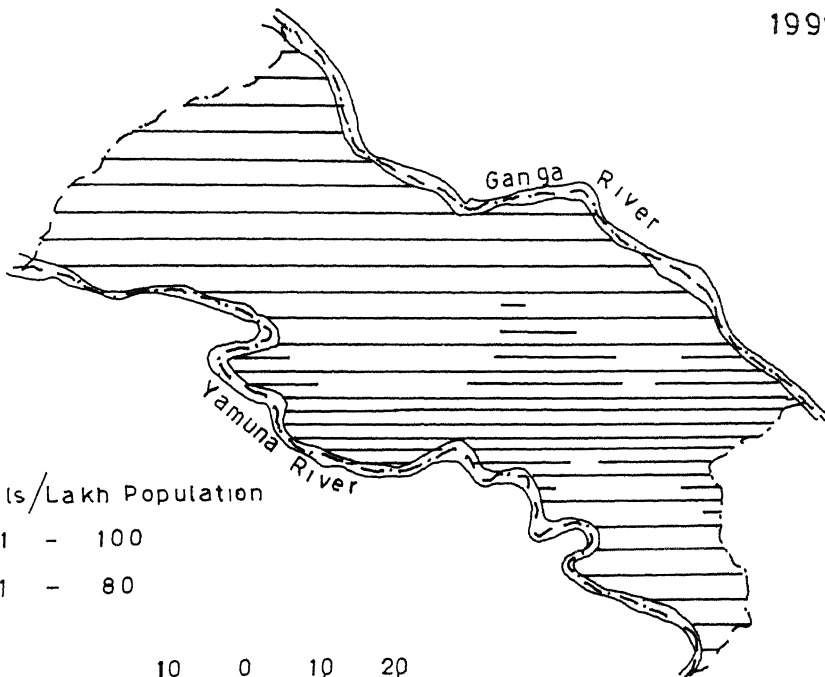
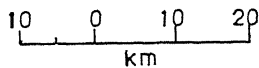
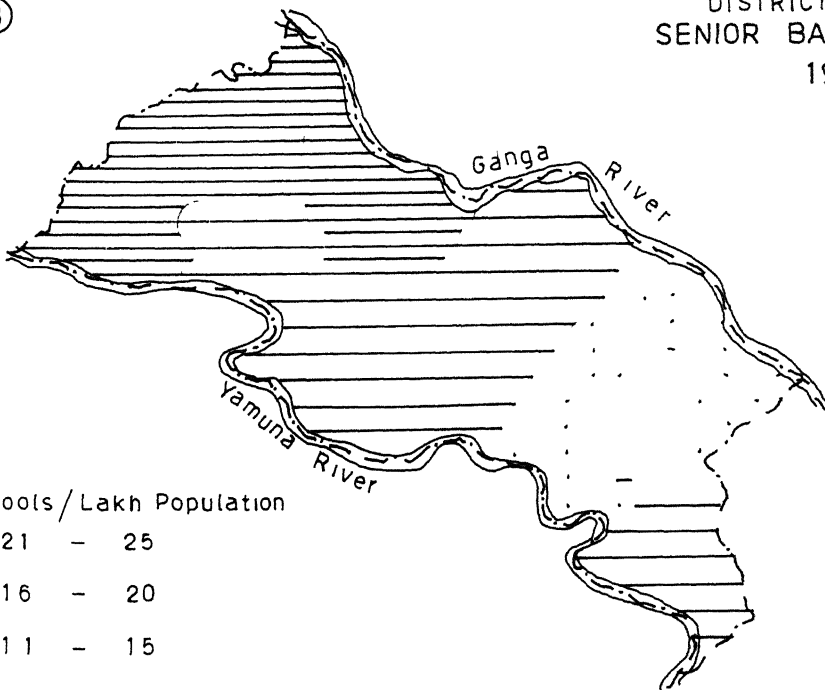
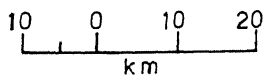



Fig 7.1

माध्यमिक शिक्षा:-

माध्यमिक शिक्षा प्राथमिक शिक्षा के पश्चात तथा उच्च शिक्षा के पूर्व होती है। अत यह प्राथमिक शिक्षा और उच्च शिक्षा को जोडने की कडी है। यह विद्यार्थी के किशोरावस्था से सम्बन्धित होने के कारण उसके शारीरिक एव मानसिक परिवर्तन को तीव्र गति से प्रभावित करती है तथा शिक्षण क्षेत्र की सामाजिक, आर्थिक, धार्मिक और सास्कृतिक क्षमता को प्रदर्शित करती है। इस तरह माध्यमिक शिक्षा उच्च शिक्षा के लिए आधारशिला का कार्य करती है। इसके परिणाम स्वरूप ही सन् १६२१ मे माध्यमिक शिक्षा परिषद का गठन किया गया था।

सारणी ७–१ के अनुसार अध्ययन क्षेत्र मे कुल ११४ हायर सेकेन्डरी स्कूल या इण्टरमीडिएट स्कूल क्रमश अमौली, धाता, देवमई और तेलियानी मे ८–१० के मध्य मिलते है तथा ४ विकास खण्डो मे क्रमश मलवा, बहुआ, खजुआ और भिटौरा मे ५–७ के मध्य मिलते है। शेष ५ विकास खण्डो मे क्रमश असोथर, विजयीपुर, ऐरायां हथगाव तथा हसवा मे सबसे कम स्कूल २–४ के मध्य उपलब्ध है।

सारिणी ७ ४ के अनुसार जनपद मे मात्र ४.६६ प्रतिशत ग्रामों को ग्राम मे माध्यमिक विद्यालयो की सुविधा सुलभ है। ० ८१ प्रतिशत ग्रामो को १ किमी० से कम, १४ ४२ प्रतिशत ग्रामो को १–३, किमी० २५ ६७ प्रतिशत ग्रामो को ३–५ किमी० और ५४ १४ प्रतिशत ग्रामो को ५ किमी० से अधिक की दूरी पर इन स्कूलो की सुविधा है। जनपद मे सबसे अधिक स्थानीय स्कूलो की सुविधा असोथर विकास खण्ड में ८.६३ प्रतिशत है जबकि सबसे कम स्थानीय सुविधा हथगाव विकास खण्ड मे २ ३५ प्रतिशत मिलती है। जनपद में ८ विकास खण्डो क्रमश मलवा, अमौली, भिटौरा, हसवा, असोथर, ऐरायां, विजयीपुर और धाता में जनपद के कुल प्रतिशत (५४ १४) से भी अधिक ग्रामो को माध्यमिक स्कूलो की सुविधा हेतु ५ किमी० से अधिक की दूरी तय करनी पडती है। जबकि शेष ५ विकास खण्डो क्रमश देवमई, खजुहा, तेलियानी, बहुआ और हथगाव के जनपदीय प्रतिशत (५०.१४) से कम ग्रामों को ५ किमी० की दूरी पर सुलभ है। इस प्रकार से स्पष्ट है कि जनपद में माध्यमिक स्कूलों की संख्या अपर्याप्त है। इस बढाने की आवश्यकता है तथा साथ ही साथ यातायात की समुचित सुविधा आवश्यक है।

उच्च शिक्षा महाविद्यालय/विश्वविद्यालय शिक्षा:-

उच्च शिक्षा माध्यमिक शिक्षा के पश्चात प्रारम्भ होती है। विश्वविद्यालय/महाविद्यालय

सारिणी ७.३

जनपद फतेहपुर सीनियर बेसिक स्कूल (छात्र) अभिगम्यता (प्रतिशत में)

क्र०स०	विकास खण्ड	ग्राम मे	१ किमी० से कम	१–३ किमी०	३–५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
१	देवमई	१७ ४४	२ ३३	२७ ६०	३४ ८८	१७ ४४	१००
२	मलवा	१६ ५१	४ ५६	३१ १६	२८ ४४	१६ २७	
३	अमौली	२३ २३	२.०२	३३ ३३	२१ २१	२० २०	
४	खजुआ	१७ ००	१ ००	२८ ००	४२ ००	१२ ००	
५	तेलियानी	१३ ८६	५ ६४	२६ ७०	२२ ७७	२७ ७२	
६	भिटौरा	१३ ८६	—	२६ ७०	२२ ७७	२७ ७२	
७	हसवा	६ ८०	३ ५७	१२ २०	४२ ८६	४० १४	
८	बहुआ	२१ ४३	२ २५	३३ ३३	२० २४	२१ ४३	
६	असोथर	२३ २१	—	२२ ४७	४६ ०७	१६ ८५	
१०	हथगाम	८ ८२	१ ७६	४० ००	३१ ७६	१७ ६५	
११	ऐराया	६ २६	३ ७०	२५ ००	२८ ७०	३३ ३३	
१२	विजयीपुर	१३ ८३	२ १३	२६ ७६	२० २१	३४ ०४	
१३	धाता	१७ ४३	० ६१	४० ३७	२१ १०	२० १८	
	जनपद	१४ ५०	२ २६	२८ ८५	३० १८	२४ १६	

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १४६

मे प्राप्त की गयी शिक्षा को उच्च शिक्षा के रूप मे जाना जाता है। इस शिक्षा का मुख्य उद्देश्य विद्यार्थियो के व्यक्तित्व का सर्वांगीण विकास करना है। इस शिक्षा का अन्य उद्देश्य उच्च शिक्षा हेतु विद्यार्थियो को वाणिज्य, कृषि, उद्योग, राजनीति और प्रशासन सम्बन्धी प्रशिक्षण देना है। इन उद्देश्यो की आपूर्ति करने पर ही इस स्तर की शिक्षा सफल मानी जाती है।

अध्ययन क्षेत्र मे एक भी विश्वविद्यालय नही है केवल ४ महाविद्यालय है जो कानपुर विश्वविद्यालय से सम्बद्ध है। इन ४ महाविद्यालयो मे से २ नगरीय क्षेत्र २ फतेहपुर मे १ बिन्दकी मे तथा १ ग्रामीण क्षेत्र हथगाव विकास खण्ड के रजीपुर छिवलहा नामक स्थान पर स्थित है। फतेहपुर शहर मे स्थापित महात्मा गाधी महाविद्यालय सबसे प्राचीन महाविद्यालय है। इसकी स्थापना सन् १९६१ मे की गयी थी। (जिला गजेटियर, फतेहपुर, १९८० पृष्ठ २०४) यह सिर्फ बालको की शिक्षा हेतु है। इसके अतिरिक्त फतेहपुर शहर मे सन् १९९० मे बालिकाओ की शिक्षा सुविधा को ध्यान मे रखते हुए एक राजकीय महिला महाविद्यालय स्थापित किया गया। इसी प्रकार सन् १९९६ मे बिन्दकी नगरीय क्षेत्र में एक अन्य महाविद्यालय की स्थापना की गयी। ग्रामीण क्षेत्र मे (हथगाव विकास खण्ड) छिवलहा महाविद्यालय की स्थापना सन् १९७४ मे की गयी। इसमे सहशिक्षा के साथ–साथ बी०एड० प्रशिक्षण की भी सुविधा है। जनपद के मात्र एक ग्राम को महाविद्यालय की स्थानीय सुविधा उपलब्ध है जो कि न के समतुल्य है। इसी प्रकार ६ नगरीय क्षेत्रों मे केवल ३ महाविद्यालय स्थापित है तथा अन्य नगरीय क्षेत्र महाविद्यालयी व्यवस्था से रिक्त है। अत: स्पष्ट है कि जनपद मे उच्च शिक्षा हेतु उपलब्ध व्यवस्था अपर्याप्त है, इसलिए प्रशासन को उच्च शिक्षा हेतु जनपद के ग्रामीण एव नगरीय दोनो ही क्षेत्रों मे महाविद्यालय स्थापित करने चाहिए तथा उच्च शिक्षा हेतु जनपद मे यातायात की समुचित सुविधा मुहैया कराने की आवश्यकता है तथा इस दिशा में ग्रामीण सडको का उचित विकास तथा द्रुतगामी वाहनो की सुलभता पर ध्यान देने की आवश्यकता है। आशा है कि "प्रधानमत्री ग्राम सडक योजना" के अन्तर्गत आगामी वर्षो मे इस दिशा मे और भी अधिक कार्य होगा तथा छोटे–छोटे समस्त गांवों को नगर के मुख्य सडकों के साथ मिलाये जाने की योजना मे पर्याप्त सफलता मिलेगी।

७.२.२ महिला शिक्षा/प्रौढ़ शिक्षा :-

स्त्री शिक्षा के महत्व को युग पुरूष महात्मा गांधी ने भलीभाति समझते हुए कहा था कि जब आप एक बालक को शिक्षित करते है तो केवल एक विकास होता है पर जब एक बालिका को शिक्षित करते है तो एक पूरे परिवार का विकास होता है। एक शिक्षित मॉ

निरक्षरता को कभी भी पनपने नही देती है। महात्मा गाधी के इस कथन से स्पष्ट है कि स्त्री को पुरूषो की तरह समाज का सक्रिय सदस्य बनाने के लिए स्त्री को शिक्षित करना नितान्त आवश्यक है।

नगरीय क्षेत्रो की तुलना मे ग्रामीण क्षेत्रो का अधिकाधिक पिछडेपन का प्रमुख कारण वहॉ पर स्त्री शिक्षा का सर्वथा अभाव है। स्त्री शिक्षा के महत्व को समझते हुए ही सरकार व विभिन्न सामाजिक सगठनो द्वारा अनेक प्रयास किये जा रहे है। जिनमे माध्यमिक स्तर तक नि शुल्क शिक्षा की व्यवस्था तथा रोजगार व राजनीति से महिलाओ के लिए स्थानो का आरक्षण इत्यादि उल्लेखनीय है। किन्तु अध्ययन क्षेत्र मे स्त्री शिक्षा सन्तोषप्रद नही है (सारणी ७–१) जनपद में आज भी मात्र ६१ सीनियर बेसिक स्कूल बालिकाओ के लिए है जनमे ५० ग्रामीण क्षेत्र मे और ११ नगरीय क्षेत्र मे है। इसी प्रकार क्षेत्र मे मात्र ६ हायर माध्यमिक विद्यालय बालिकाओ के लिए है जिनमे ४ ग्रामीण क्षेत्रो और ५ नगरीय क्षेत्रो मे है। महाविद्यालय स्तर की शिक्षा सुविधा की दृष्टि मे जनपद ४ महाविद्यालय स्थित है। इन महाविद्यालयो मे २ राजकीय महिला महाविद्यालय है जबकि ग्रामीण महाविद्यालय सहशिक्षा प्रचलित है। यद्यपि महाविद्यालयी स्तर की शिक्षा की दृष्टि से स्त्री शिक्षा की स्थिति अच्छी है। क्योकि ४ महाविद्यालयो मे से लगभग ढाई महाविद्यालय बालिकाओ के लिए ही है किन्तु ग्रामीण क्षेत्र मे महिला महाविद्यालय का अभाव है। अत· इनसे सिर्फ नगरीय बालिकायें ही लाभान्वित हो पाती है और ग्रामीण बालिकाये उच्च शिक्षा से वंचित रह जाती है इसका प्रमुख कारण महाविद्यालयो का दूर होना तथा आवागमन के साधनो का अभाव है।

अध्ययन क्षेत्र मे स्त्री शिक्षा पिछडेपन को साक्षरता स्तर से स्पष्ट किया जा सकता है। जनपद मे कुल साक्षरता (४४ ६ प्रतिशत) मिलती है। इसमे (४२ ६ प्रतिशत) ग्रामीण और (६१ प्रतिशत) नगरीय साक्षरता है। ज्ञात हो कि क्षेत्र में पुरूषो की कुल साक्षरता ५६ ८ प्रतिशत है। इसमे ५८ ६ प्रतिशत ग्रामीण और ७१ ६ प्रतिशत नगरीय पुरूष साक्षरता है। पुरूषों की तुलना मे जनपद में स्त्रियो को साक्षरता बहुत कम २७ २ प्रतिशत है। इमसें २४ ६ प्रतिशत ग्रामीण, और ४८ ६ प्रतिशत नगरीय स्त्री साक्षरता है। (स्रोत·– साख्यिकीय पत्रिका जनपद फतेहपुर वर्ष १९९९, पृष्ठ ३६) इस प्रकार से स्पष्ट है कि जनपद मे नगरीय साक्षरता की तुलना में ग्रामीण साक्षरता कम है और पुरूषो की तुलना में स्त्रियो की साक्षरता बहुत कम है।

इस विवरण से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र में महिला शिक्षा की स्थिति उपर्युक्त नही है। यद्यपि सरकार ने वर्ष को 'महिला सशक्तिकरण वर्ष' के रूप मे घोषित किया है, अत

यह आशा की जाती है इस वर्ष महिला साक्षरता तथा स्त्री शिक्षा अभियानो को उचित रूप से कार्यान्वित करने का प्रयास किया जायेगा।

प्रौढ शिक्षा:-

जहाँ तक १४ वर्ष तक के बच्चो को शिक्षित होना अनिवार्य है वही अशिक्षित प्रौढो के लिए भी शिक्षा सुविधा उपलब्ध कराना आवश्यक है क्योकि राष्ट्र के सामाजिक, आर्थिक, राजनीतिक व सास्कृतिक इत्यादि सभी क्षेत्रो के विकास मे सहयोग की दृष्टि से समाज के प्रत्येक वर्ग का शिक्षित होना अत्यन्त आवश्यक है। इसी को दृष्टिगत करके २ अक्टूबर १६७८ को राष्ट्रीय प्रौढ शिक्षा कार्यक्रम का शुभारम्भ हुआ जिससे सन् १६७८ मे ही क्रियान्वित की गयी राष्ट्रीय सेवा योजना, नेहरू युवा केन्द्र तथा साक्षरता मिशन इत्यादि ने अपना भरपूर सहयोग दिया। जनपद मे सामान्य जनमानस तथा शिक्षा की ज्योति पहुचाने के उद्देश्य से समग्र साक्षरता कार्यक्रम लागू है। इसके अतिरिक्त प्रौढ शिक्षा विभाग द्वारा जनपद के कुल १३ विकास खण्डो मे से ६ विकास खण्डो क्रमश देवमई, भिटोरा, हसवा, हथगॉव, ऐराया, विजयीपुर तथा फतेहपुर नगरीय क्षेत्र मे कुल १३०८ प्रौढ शिक्षा केन्द्र खोले गये। जो अब बद हो गए है।

७.२.३ तकनीकी शिक्षा:-

तकनीकी और व्यवसायिक शिक्षा, शिक्षा का वह माध्यम है जिसके द्वारा आर्थिक विपन्नता तथा सामाजिक विषमता का उन्मूलन किया जा सकता है। सारणी ७.५ से स्पष्ट है कि जनपद मे १ राजकीय पालिटेकनिक, २ औद्योगिक प्रशिक्षण सस्थान तथा २ शिक्षा–प्रशिक्षण सस्थान है। जनपद मे और अधिक तकनीकी शिक्षा प्रशिक्षण सस्थान स्थापित किये जाने की आवश्यकता है तथा पक्की सडको से उन्हे जोडने की व्यवस्था की जानी चाहिए क्योंकि इस प्रकार की शैक्षिक व्यवस्था से जनपद के आर्थिक पिछडेपन को दूर किया जा सकेगा।

७.३ परिवहन और स्वास्थ्य रक्षा:-

परिवहन स्वास्थ्य मुहैया करवाने मे महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। स्वास्थ्य मनुष्य के सर्वागीण विकास हेतु आधार प्रस्तुत करता है। अत स्वास्थ्य सम्बन्धी सुविधायें मनुष्य के लिए अति आवश्यक है। स्वस्थ शरीर द्वारा ही मनुष्य समस्त सुखो का उपभोग कर सकता है। समाज की प्रगति का सीधा सम्बन्ध व्यक्ति के स्वास्थ्य एवं क्रियाशीलता से है। इन सब तथ्यों को दृष्टिगत करके ही प्रशासन ने सफाई सम्बन्धी एव स्वास्थ्य तथा पोषाहार सम्बन्धी सुविधाओ की उन्नति हेतु कई चरणों मे अभियान चलाये है जिसके फलस्वरूप मृत्युदर में कमी और जीवन प्रत्याशा मे सुधार आया है। सन् २००० तक जन्मदर २१ व्यक्ति प्रति हजार और

सारिणी ७.४

जनपद फतेहपुर हायर सेकेन्डरी स्कूल इण्टरमीडिएट (छात्र) अभिगम्यता (प्रतिशत में)

क्र०स०	विकास खण्ड	ग्राम मे	१ किमी० से कम	१–३ किमी०	३–५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
१	देवमई	५ ८१	२ ३३	१३.६५	३१ ४०	४६ ५१	१००
२	मलवा	५ ५०	२ ७५	१२ ८४	२४ ७७	५५ ०४	
३	अमौली	८ ८०	—	१२.१२	१६ १६	६० ६१	
४	खजुआ	५ ००	—	१५ ००	३४ ००	४६ ००	
५.	तेलियानी	५ ६४	० ६६	२४.७५	२१ ७८	४६ ००	
६	भिटौरा	४ ०८	—	८ ८४	३२ ६५	५४ ४२	
७	हसवा	२.३८	—	१५ ४८	१५ ४८	७० २४	
८	बहुआ	५ ६२	१ १२	१४ ६१	३३ ७१	४४ ६४	
६.	असोथर	८ ६३	—	१६ ७१	१७ ८६	६२ ५०	
१०	हथगाम	२ ३५	०.५६	१८ ८२	३० ५६	४७ ६५	
११	ऐराया	२ ७८	१ ८५	१०.१६	२० ३७	६४ ८१	
१२	विजयीपुर	४ २६	१ ०६	१७ ०२	२० २१	५७ ४५	
१३	धाता	७ ३४	—	१४ ६८	२२ ६४	५५ ४५	
	जनपद	४ ६६	० ८१	१४ ४२	२५ ६७	५४ १४	

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १४६

मृत्युदर ६ व्यक्ति प्रति हजार करने का लक्ष्य प्रशासन ने प्राप्त कर लिया है। इसके अल्माटा प्रस्ताव द्वारा सन् २००१ तक सबके लिए स्वास्थ्य का लक्ष्य रखा गया है। इन लक्ष्यो को प्राप्त करने के लिए प्रशासन लोगो मे शैक्षणिक उन्नयन, सचार व्यवस्था मे समृद्धि, भोजन मे पोषाहार की उचित मात्रा तथा जीवन की गुणवत्ता मे वृद्धि और स्वास्थ्य की दृष्टि से मानसिक एव शारीरिक स्वास्थ्य के प्रति बराबर जागरूकता उत्पन्न करने का प्रयास कर रहा है।

७.३.१ ग्रामीण स्वास्थ्य योजनाएं प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रः-

ग्रामीण स्वास्थ्य योजनाओ के अन्तर्गत चलाये जा रहे स्वास्थ्य सम्बन्धी विभिन्न योजनाओ का विवरण सारणी ७ ६ मे प्रदर्शित किया गया। इसका विस्तृत वर्णन निम्नवत् है।

प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रः-

वर्तमान समय मे जनपद मे कुल ५७ स्वास्थ्य केन्द्र स्थापित है। इनमे ५३ ग्रामीण क्षेत्र मे और ४ नगरीय क्षेत्र मे स्थित है सारणी ७ ६ से स्पष्ट है कि कुल १३ विकास खण्डो मे से सबसे अधिक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (६) अमौली विकास खण्ड मे पाये जाते है जबकि सबसे कम देवमई, बहुआ, ऐराया तथा विजयीपुर आदि प्रत्येक विकास खण्ड मे तीन प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र स्थित है। इसके अतिरिक्त मलवा, भिटौरा और बहुआ प्रत्येक मे ५ खजुहा, तेलियानी, हसवा, हथगाम तथा धाता आदि प्रत्येक विकास खण्ड मे ४ प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र स्थित है।

चित्र स० ७.२ए के अवलोकन से ज्ञात होता है कि अध्ययन क्षेत्र मे प्रति लाख जनसख्या पर सर्वाधिक चिकित्सालय एव प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रो की संख्या अमौली विकास खण्ड मे ५ ५०–७ ५० के मध्य मिलती है। तेलियानी असोथर और हथगांव मे प्रति लाख जनसख्या पर इनकी सख्या ३ ५०–५ ५० के मध्य मिलती है। शेष समस्त ६ विकास खण्डो क्रमश देवमई, मलवा, खजुआ, भिटौरा, हसवा, बहुआ, ऐराया, विजयीपुर और धाता में प्रति लाख जनसख्या पर इनकी संख्या सबसे कम १ ५०–३.५० के मध्य पायी जाती है। इससे यह स्पष्ट होता है कि यहा पर चिकित्सालयो एव प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रो का पर्याप्त विकास नही हुआ है।

चित्र ७ २बी से स्पष्ट है कि जनपद मे हथगांव विकास खण्ड मे प्रति लाख जनसख्या पर एलोपैथिक चिकित्सालय एवं प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रो पर उपलब्ध शैय्याओं की संख्या ३० से भी अधिक है द्वितीय स्थान पर अमौली विकास खण्ड का जहां पर प्रति लाख जनसख्या

सारिणी ७.५

जनपद फतेहपुर प्राविधिक औद्योगिक और शिक्षण/प्रतिशिक्षण संस्थान

क्र०स०	विषय	१९९६–९७	१९९७–९८	१९९८–९९
१	२	३	४	५
१	प्राविधिक शिक्षण सस्थान (पालिटेक्निक)			
	११ सख्या	१	१	१
	१२ सीटो की संख्या	७८	८०	६६
	१३ भर्ती	७०	७६	७०
२	औद्योगिक प्रशिक्षण सस्थान			
	२१ सख्या	२	२	२
	२२ सीटो की सख्या	५०८	५२४	५२४
	२३ भर्ती	४३१	३३१	२६३
३	शिक्षण प्रशिक्षण सस्थान			
	३१ सख्या	१	१	१
	३.२ सीटो की सख्या	५०	५०	–
	३३ भर्ती	–	–	–
	३.३–१ पुरूष	३४	३०	–
	३०३–२ महिला	१६	२०	–

स्रोत–साख्यिकीय पत्रिका, फतेहपुर जनपद वर्ष १९९६ पृष्ठ ६७

सारिणी ७.६

जनपद फतेहपुर चिकित्सालय/औषधालय १६६६

क्र०स०	विकास खण्ड	एलोपैथिक चिकि० (स०)	प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (स०)	आयुर्वेदिक चिकि० (स०)	यूनानी चिकि० (स०)	होम्यो० चिकि० (स०)
१	देवमई	—	३	४	४	—
२	मलवा	—	५	४	—	४
३	अमौली	१	६	३	—	—
४	खजुआ	—	४	१	४	—
५	तेलियानी	—	४	२	—	८
६	भिटौरा	—	५	२	—	४
७	हसवा	—	४	१	—	—
८	बहुआ	—	३	१	—	८
६	असोथर	—	५	१	४	—
१०	हथगाम	१	४	१	—	—
११	ऐराया	१	३	—	—	१२
१२	विजयीपुर	—	३	१	४	—
१३	धाता	—	४	१	—	४
	योग ग्रामीण	३	५३	२२	१६	४०
	नगरीय	१३	४	३	—	८
	योग जनपद	१६	५७	२५	१६	४८

स्रोत — साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १४६

पर उपलब्ध शैय्याओ की सख्या २१–३० के मध्य पायी जाती है तथा ६ विकास खण्डो मे देवमई, मलवा, खजुआ, तेलियानी, भिटौरा, हसवा, असोथर, विजयीपुर तथा धाता मे प्रति लाख जनसख्या पर उपलब्ध शैय्याओ की सख्या ११२० के मध्य पायी जाती है जबकि सबसे कम बहुआ तथा ऐराया मे प्रति लाख जनसख्या पर उपलब्ध शैय्याओ की सख्या १–१० के मध्य पायी जाती है।

सारिणी ७ ७ से स्पष्ट है कि जनपद मे ३ ६२ प्रतिशत ग्रामो को स्थानीय ऐलोपैथिक चिकित्सालयो एव प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रो की सुविधा है। ० ७४ प्रतिशत ग्रामो को १ किमी० से कम १३ ०६ प्रतिशत ग्रामो को १–३ किमी०, २० ८५ प्रतिशत ग्रामो को ३–५ किमी० और शेष ६१ ३६ प्रतिशत ग्रामो को ५ किमी से भी अधिक की दूरी पर इनकी सुविधा उपलब्ध है। अमौली और असोथर दो ऐसे विकास खण्ड है जिनमें यह सुविधा स्थानीय तौर पर सर्वाधिक क्रमश (६ ०६ प्रतिशत) और (७ १४ प्रतिशत) है। जबकि विजयीपुर विकास खण्ड मे यह सुविधा सबसे कम (३ १६ प्रतिशत) मिलती है जो क्षेत्र के कुल प्रतिशत (३.६२ प्रतिशत) से भी कम है।आज भी अध्ययन क्षेत्र मे असोथर विकास खण्ड को छोडकर शेष सभी विकास खण्डो मे ५० प्रतिशत या उससे अधिक ग्रामो को ऐलौपैथिक चिकित्सालयो एव प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रो की सुविधा ५ किमी० से अधिक की दूरी पर उपलब्ध है। अत· आज जनपद मे इन सुविधाओ को विकास की अधिक आवश्यकता है तथा साथ ही परिवहन के उचित द्रुतगामी साधनो से भी इनको जोडने की आवश्यकता है क्योकि रोगी को शीघ्रातिशीघ्र चिकित्सालय तक पहुँचाने मे इससे सहायता मिलेगी।

७.३.२ मातृ एवं शिशु कल्याण केन्द्र :-

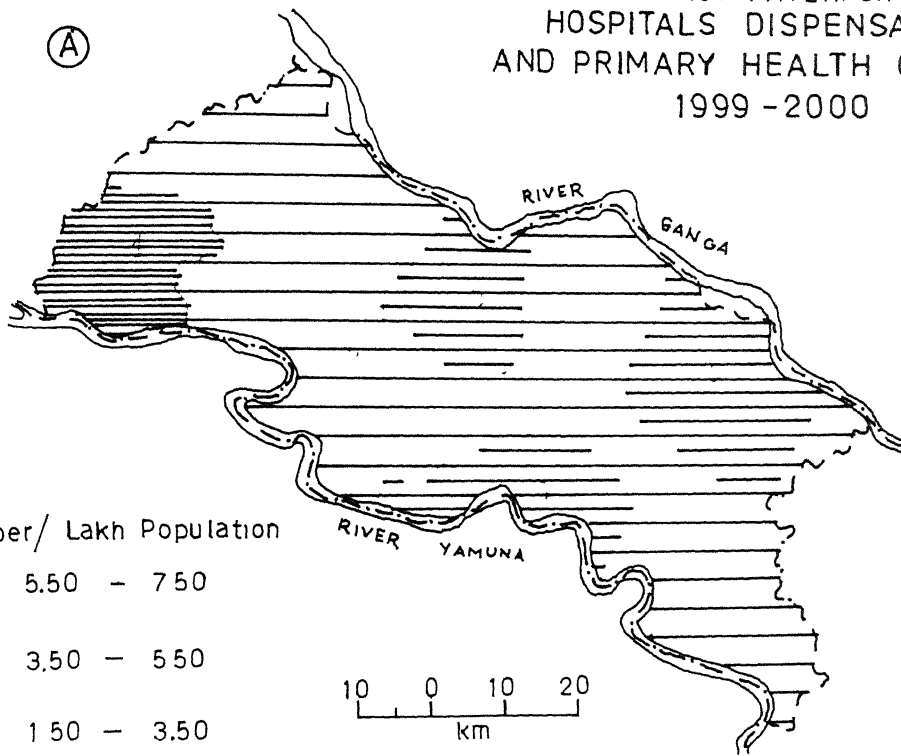
वर्तमान समय मे जनपद मे कुल १५ शिशु कल्याण केन्द्र है जिसमें ११ ग्रामीण क्षेत्र मे तथा ४ नगरीय क्षेत्र मे स्थित है जनपद के देवमई, मलवा, अमौली, खजुहा, तेलियानी, भिटौरा, हसवा, असोथर, हथगांव, विजयीपुर तथा धाता आदि प्रत्येक विकास खण्ड में १ मातृ शिशु कल्याण केन्द्र है। जनपद के २ विकास खण्ड बहुआ और ऐराया में कोई शिशु कल्याण केन्द्र नही है जिससे वहा की स्थानीय जनता इन सुविधाओ से वचित है। (सारिणी ७ ८)

इसके साथ ही साथ जनपद मे मातृ एव शिशु कल्याण उपकेन्द्र ३२४ है जिसमें ३२१ ग्रामीण क्षेत्र में तथा ३ नगरीय क्षेत्र मे स्थित है। सारिणी ७ ८ से स्पष्ट होता है कि सबसे अधिक उपकेन्द्र मलवा तथा भिटौरा प्रत्येक विकास खण्ड में ३० है। इसके अतिरिक्त अमौली, खजुहा, तेलियानी, हसवा, असोथर, हथगाव, ऐरांया तथा धाता प्रत्येक विकास खण्ड

सारिणी ७.७

जनपद फतेहपुर एलोपैथिक चिकित्सा एवं प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र अभिगम्यता (प्रतिशत में)

क्र०स०	विकास खण्ड	ग्राम मे	१ किमी० से कम	१–३ किमी०	३–५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
१	देवमई	३ ४६	—	१५ १२	१६ ७७	६१ ६३	१००
२	मलवा	४ ५६	१ ८३	१० ०६	२० १८	६३ ३०	
३	अमौली	६ ०६	—	१२ १२	२२ २२	५६ ६०	
४	खजुआ	४ ००	—	१० ००	२१ ००	६५ ००	
५	तेलियानी	३ ६६	० ६६	१६ ८०	१६ ८०	५५ ४४	
६	भिटौरा	३ ४०	—	१० २०	३० ६१	५५ ७८	
७	हसवा	४ ७६	३ ५७	१३ १०	०८ ३३	७० २४	
८	बहुआ	३ ३७	१ १२	०७ ८७	२४ ७२	६२ ६२	
६.	असोथर	७ १४	१ ७६	१७ ८६	३० ३६	४२ ८५	
१०	हथगाम	५ ८८	१ १८	१८ ८२	२२ ६४	५४ ७१	
११	ऐराया	३ ७०	—	१२ ०३	१२ ०४	७२ २२	
१२	विजयीपुर	३ १६	—	१३ ८३	१८ ०६	६४ ८६	
१३	धाता	३ ६७	—	०६ १७	१८.३५	६८ ८१	
	जनपद	३ ६२	० ७४	१३ ०६	२० ८६	६१ ३६	

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १५२

DISTRICT FATEHPUR
HOSPITALS DISPENSARIES
AND PRIMARY HEALTH CENTRES
1999 - 2000
N
A
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
Number/ Lakh Population
5.50 - 7.50
3.50 - 5.50
1.50 - 3.50
10 0 10 20
km
DISTRICT FATEHPUR
HOSPITALS DISPENSARIES
AND PRIMARY HEALTH CENTRES
1999 - 2000
N
B
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
Number of Beds/
Lakh Population
> 30
21 - 30
11 - 20
1 - 10
10 0 10 20
km

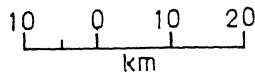
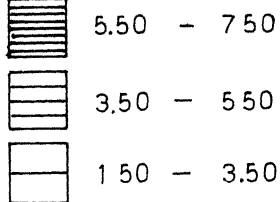
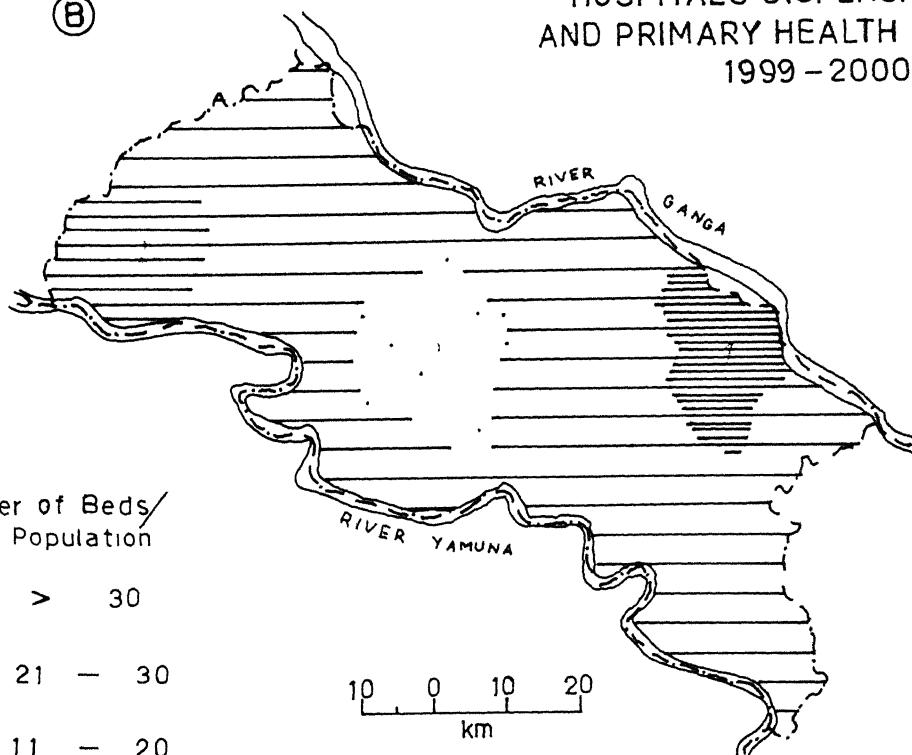
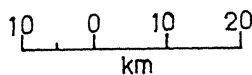
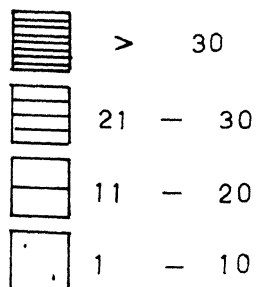



Fig.7.2

मे २४ उपकेन्द्र स्थित है तथा देवमई तथा बहुआ मे सबसे कम प्रत्येक मे २३ उपकेन्द्र खोले गये है।

७.३.३ सरकारी तथा विशिष्ट स्वास्थ केन्द्र :-

अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत कई सरकारी चिकित्सालय खोले गये है जिसका विवरण निम्नलिखित है –

ऐलोपैथिक चिकित्सालयः-

सारिणी ७६ के अनुसार वर्तमान समय मे अध्ययन क्षेत्र मे कुल १६ एलोपैथिक चिकित्सालय है इनमे ३ ग्रामीण क्षेत्र तथा १३ नगरीय क्षेत्रो मे स्थित है। ग्रामीण क्षेत्र मे स्थित ये चिकित्सालय अमौली, हथगाव और विजयीपुर प्रत्येक विकास खण्ड मे १ चिकित्सालय स्थित है। इस प्रकार जनपद के १३ विकास खण्डो मे से ३ विकास खण्डो को ही एलोपैथिक चिकित्सालय की सुविधा प्राप्त है तथा शेष सभी सुविधा से वचित है।

आयुर्वेदिक चिकित्सालय :-

सारिणी ७६ के अनुसार जनपद मे कुल २५ आयुर्वेदिक चिकित्सालय है। इनमें २२ ग्रामीण क्षेत्र मे और ३ नगरीय क्षेत्र मे स्थित है। ग्रामीण क्षेत्र में मिलने वाले इन चिकित्सालयो का वितरण असमान है। जनपद मे सबसे अधिक आयुर्वेदिक चिकित्सालय देवमई और मलवा प्रत्येक विकास खण्ड मे ४ पाये जाते है। द्वितीय स्थान पर अमौली (३) का है। भिटौरा और तेलियानी प्रत्येक विकास खण्ड मे २ आयुर्वेदिक चिकित्सालय स्थित है। शेष ७ विकास खण्डो खजुआ, हसवा, बहुआ, असोथर, हथगाम विजयीपुर और धाता आदि प्रत्येक विकास खण्ड मे एक चिकित्सालय स्थापित है तथा ऐराया विकास खण्ड में कोई चिकित्सालय नहीं है।

सारणी ७६ से स्पष्ट है कि जनपद मे आयुर्वेदिक चिकित्सालयो एव औषधालयो की स्थानीय सुविधा मात्र १६३ प्रतिशत ग्रामों को है। ०.२२ प्रतिशत ग्रामों को १ किमी० से कम ५२५ प्रतिशत १–३ किमी०, १२१३ प्रतिशत, ३–५ किमी०, ३०.७७ प्रतिशत ग्रामो को यह सुविधा ५ किमी० से भी अधिक की दूरी पर उपलब्ध है। जनपद मे मलवा, देवमई, और अमौली विकास खण्डो मे क्रमश (४५६ प्रतिशत), (३४६ प्रतिशत) और (३.०३ प्रतिशत) ग्रामो को इन चिकित्सालयो की सबसे अधिक स्थानीय सुविधा प्राप्त है। जबकि ऐराया के एक भी ग्राम को स्थानीय सुविधा नही प्राप्त है। जबकि ऐरांया ओर विजयीपुर २ ऐसे विकास खण्ड

सारिणी ७.८

जनपद फतेहपुर मातृ एवं शिशु कल्याण केन्द्र/उपकेन्द्र (सं०)

क्र०सं०	विकास खण्ड	परिवार एव मातृ शिशु कल्याण केन्द्र	मातृ शिशु कल्याण उपकेन्द्र
१	देवमई	१	२३
२	मलवा	१	३०
३	अमौली	१	२४
४	खजुआ	१	२४
५	तेलियानी	१	२४
६	भिटौरा	१	३०
७	हसवा	१	२४
८	बहुआ	—	२३
९	असोथर	१	२४
१०	हथगाम	१	२४
११	ऐराया	—	२४
१२	विजयीपुर	१	२३
१३	धाता	१	२४
	योग ग्रामीण	११	३२१
	नगरीय	४	३
	योग जनपद	१५	३२४

स्रोत — साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १९९९ पृष्ठ १०२

है जिनमे क्रमश ६२ ५६ प्रतिशत और ६६ ८१ प्रतिशत ग्रामो को ५ किमी० से अधिक की दूरी पर आयुर्वेदिक चिकित्सालयो की सुविधा प्राप्त है जो ५ किमी० से अधिक की दूरी के कुल प्रतिशत ८० ७७ से बहुत अधिक है। इससे यह स्पष्ट होता है कि सम्पूर्ण अध्ययन क्षेत्र मे इन चिकित्सालयो की कमी है जिन्हे खोला जाना आवश्यक है।

यूनानी चिकित्सालय :-

सारणी ७ ६ के अनुसार अध्ययन क्षेत्र मे कुल ६ यूनानी चिकित्सालय है और ये सभी ग्रामीण क्षेत्रो मे स्थित है। देवमई, खजुहा, असोथर, ऐराया, विजयीपुर और धाता आदि प्रत्येक विकास खण्ड मे १ यूनानी चिकित्सालय स्थित है। शेष ७ विकास खण्डो मे यूनानी चिकित्सालय की सुविधा नही है। सारणी ७ १० से स्पष्ट है कि जनपद में मात्र ० ४४ प्रतिशत ग्रामो मे ही यूनानी चिकित्सालय है एक किमी० से कम ग्रामो को यह सुविधा नही है। १–३ किमी० की दूरी के ग्रामो मे यह सुविधा १ ११ प्रतिशत, ३–५ किमी० मे २.४४ प्रतिशत, तथा ५ किमी० से अधिक दूरी ६६ प्रतिशत ग्रामो को यूनानी चिकित्सालय की सुविधा प्राप्त है। जनपद के ६ विकास खण्डो क्रमशः मलवा, अमौली, तेलियानी, भिटौरा, हसवा और बहुआ के शत प्रतिशत ग्रामो की यूनानी चिकित्सालयो की सुविधा ५ किमी० से अधिक की दूरी पर सुलभ है। अत. इससे स्पष्ट होता है कि वर्तमान समय मे जनपद मे यूनानी चिकित्सालय की सुविधा न बराबर है जिससे विकसित करने की आवश्यकता है ताकि इस चिकित्सा की सुविधा नजदीक मे पायी जा सके। (७ १०)

होम्योपैथिक चिकित्सालय :-

सारिणी ७–६ के अनुसार अध्ययन क्षेत्र में कुल ४२ होम्योपैथिक चिकित्सालय है, इनमे से ३६ ग्रामीण क्षेत्र में और ३ नगरीय क्षेत्रो मे स्थित है। जनपद के हसवा विकास खण्ड मे सबसे अधिक ६ चिकित्सालय स्थापित किया गया है जबकि सबसे कम १ चिकित्सालय देवमई विकास खण्ड मे स्थित है। इसके अतिरिक्त ऐराया मे ५, विजयीपुर में ४, मलवा, तेलियानी, बहुआ, असोथर तथा हथगाव प्रत्येक विकास खण्ड मे ३, तथा अमौली, खजुहा, भिटौरा तथा धाता के प्रत्येक विकास खण्ड मे २, चिकित्सालय स्थापित किये गये है। इन सभी प्रकार के चिकित्सालयों को जोडने के लिए ग्रामीण क्षेत्रों मे पक्की सडकों के बनाने की आवश्यकता है तथा एम्बूलेन्स वाहनो की सख्या मे वृद्धि करने की आवश्यकता है।

७.३.४ स्वास्थ्य शिक्षा:-

अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत स्वास्थ्य शिक्षा के लिए व्यायामशालाओं का निर्माण किया

सारिणी ७.६

जनपद फतेहपुर आयुर्वेदिक चिकित्सालय अभिगम्यता (प्रतिशत में)

क्र०स०	विकास खण्ड	ग्राम मे	१ किमी० से कम	१–३ किमी०	३–५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
१	देवमई	३ ४६	—	८ १४	१८ ६०	६६ ७७	१००
२	मलवा	४ ५६	० ६२	११ ००	१६ ५१	६६ ६७	
३	अमौली	३ ०३	—	३ ०३	११ ११	८२ ८३	
४	खजुआ	१ ००	—	५ ००	२२ ००	७२ ००	
५	तेलियानी	१ ६८	—	४ ६५	१४ ८५	७८ २२	
६	भिटौरा	१ ३६	—	२ ७२	१८ ३७	७७ ५५	
७	हसवा	२ ३६	—	१० ७१	३ ५७	८८ ३३	
८	बहुआ	१ १२	—	२ २५	६ ७४	८६ ८६	
९	असोथर	१ ७६	—	३ ५७	५ ३६	८६ २८	
१०	हथगाम	० ५६	—	६ ४७	१४ ७०	७८ २४	
११	ऐराया	—	१ ८५	४ ६३	० ६३	६२ ५६	
१२	विजयीपुर	—	—	१ ०६	२ १३	६६ ८१	
१३	धाता	० ६२	—	४ ५६	१३ ७६	८० ७३	
	जनपद	१ ६३	० २२	५ २५	१२ १३	८० ७७	

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १५३

सारिणी ७.१०

जनपद फतेहपुर यूनानी चिकित्सालय/औषधालय अभिगम्यता (प्रतिशत में)

क्र०स०	विकास खण्ड	ग्राम मे	१ किमी० से कम	१–३ किमी०	३–५ किमी०	५ किमी० से अधिक	कुल प्रतिशत
१	देवमई	१ ६२	–	२ ३३	१२ ७६	८३ ७२	१००
२	मलवा	–	–	–	–	१०० ००	
३	अमौली	–	–	–	११ ११	१०० ००	
४	खजुआ	१ ००	–	–	७ ००	६१ ००	
५	तेलियानी	–	–	१ ००	–	१०० ००	
६.	भिटौरा	–	–	–	–	१००.००	
७	हसवा	–	–	–	–	१०० ००	
८	बहुआ	–	–	–	–	१०० ००	
९	असोथर	१ ७६	–	१ ७६	–	८६ २६	
१०	हथगाम	–	–	–	७ १४	६६ ४१	
११	ऐराया	० ६८	–	–	० ५६	६६ ०७	
१२	विजयीपुर	१ ०६	–	४ २६	–	८८ ०३	
१३	धाता	० ६२	–	६ ४२	३ ६७	८८ ६६	
	जनपद	० ४४	–	१ ११	२ ४४	६६ ०१	

स्रोत – साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर, वर्ष १६६६ पृष्ठ १५४

गया है तथा युवको के लिए उत्तम स्वास्थ्य की भावना से युवको को प्राचीन भारतीय व्यायाम एव जिमनास्टिक प्रकीर्णता से समृद्ध भावना उत्पन्न करना इन व्यायाम शालाओ का मूल उद्देश्य है। सन् १९८५–९० तक इस मद पर ११३ हजार रूपया व्यय किया गया तथा ९३–९४ मे १५० हजार रूपया तथा वर्ष १९९९–२००० मे १९५ हजार रूपया का व्यय किया गया।

७.३-५ सन्तुलित आहार एवं पोषाहार:-

अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत इस कार्यक्रम के अन्तर्गत ६ वर्ष तक आयु वाले बच्चो, गर्भवती महिलाओ तथा स्तनपान कराने वाली महिलाओ को पोषाहार दिये जाने की व्यवस्था है। इस कार्यक्रम के ३०० दिन तक बच्चो के लिए ३०० कैलोरी के साथ ८–१२ ग्राम प्रोटीन और माताओ के लिए २०० कैलोरी के साथ २५ ग्राम प्रोटीन से पूरक भोजन उपलब्ध कराने की व्यवस्था है। जिसके अन्तर्गत वर्ष १९९०–९१ मे २५५७ हजार, ९१–९२ मे ४००० हजार ९२–९३ मे ६०० हजार तथा ९३–९४ मे २०० हजार रूपया का अनुमानित व्यय हुआ था।

७.३-६ पेयजल सुविधायें:-

अध्ययन क्षेत्र के अन्तर्गत इस समस्या के निराकरण के लिए शासन के निर्देशानुसार ग्राम विकास एव जल निगम विभाग द्वारा हरिजन बस्तियो मे शुद्ध पेयजल की व्यवस्था सुलभ कराने के उद्देश्य से हरिजन पेयजल योजना लागू की गयी है। योजना के अधीन कूप, हैण्डपम्प का निर्माण कार्य पूरा कराकर शुद्ध पेयजल की आपूर्ति उनके निवास के समीप की जाती है। यह कार्यक्रम न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम का महत्वपूर्ण अंग है। अत. इण्डिया मार्क २ हैण्डपम्प सभी हरिजन बस्तियो मे लगाया जा रहा है। अभी तक पूरे जनपद मे १३५२ ग्रामो मे लगाया गया है जिसमे सबसे अधिक हैण्डपम्प हथगॉव विकास खण्ड के १७० ग्रामो मे लगाया गया है। जबकि सबसे कम ५६ असोथर विकास खण्ड में लगाया गया है। सारिणी ७ ११ स्पष्ट होता है कि शेष विकास खण्ड मे क्रमश. भिटोरा (१४७) मलवा (१०६), धाता (१०६), तेलियानी (१०१), ऐराया (१०८), तेलियानी (१०१), खजुहा (१००), अमौली (९९), विजयीपुर (९४), बहुआ (८६), देवमई (८६)।

जनपद के लगभग समस्त ग्रामो में पेयजल सुविधा उपलब्ध करायी जा चुकी है। इस समय जनपद मे ६४८५ हैण्डपम्पो की स्थापना की जा चुकी है। मानक के अनुसार २५० की आबादी पर एक हैण्डपम्प स्थापित किया जाना चाहिए। इस आधार पर समस्त ग्रामों को

जनपद फतेहपुर विकास खण्डवार ग्रामों में पेयजल की सुविधा

क्र०स०	विकास खण्ड	नल/हैण्डपम्प इण्डिया मार्क–२ द्वारा पेयजल सुविधा	लाभार्थियो की सख्या
१	देवमई	८६	१०४४६०
२	मलवा	१०६	१५७१८७
३	अमौली	६६	१२४०२३
४	खजुआ	१००	१४३१६०
५	तेलियानी	१०१	१०५१४६
६	भिटौरा	१४७	१४८६६६
७	हसवा	८४	१४६४६६
८.	बहुआ	८६	१२०६८२
६	असोथर	५६	१३००८८
१०	हथगाम	१७०	१४१७२७
११	ऐराया	१०८	१३२६३६
१२.	विजयीपुर	६४	१३०६८८
१३	धाता	१०६	१२५६५७
	कुल ग्रामीण	१३५२	१७७११२२८
	नगरीय	—	१५५६००
	कुल जनपद	१३५२	१८६६८२८

सतृप्त किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त जनपद मे ४ पाइप पेयजल योजनाए कार्यरत है जिसमे १२१ ग्रामो मे पेयजल की सम्पूर्ति होती है। निकट भविष्य मे पाइप लाइनो की सख्या मे और भी बढोत्तरी होनी की आशा है।

७.३.६ ग्रामीण स्वच्छता :-

ग्रामीण स्वच्छता कार्यक्रम को अधिक सुनियोजित एव प्रभावी ढंग से चलाने के लिए शासन कृतसंकल्प है। ग्र्रमीण आबादी से कम से कम २५ प्रतिशत व्यक्तियो को स्वच्छ एव सफाई की सुविधा उपलब्ध कराने का लक्ष्य सातवी योजना मे निर्धारित किया गया था तथा आठवी और नौवी योजना मे इनके अश मे और भी वृद्धि की गयी। इस कार्यक्रम को तीव्र गति से चलाने के लिए कार्यक्रम चलाये जा रहे है। इसके लिए ग्रामीण क्षेत्रो मे पचायत विभाग के धन से खडजा तथा नालियो का निर्माण कराया जा रहा रहा है।

स्वच्छ सुलभ शौचालयो के निर्माण हेतु वर्ष २०००–२००१ मे २००० हजार रूपया का परिव्यय प्रस्तावित है इसमे १००० हजार रूपया सामान्य योजना एव १००० रूपया स्पेशल कम्पोनेट योजना के अन्तर्गत परिव्यय प्रस्तावित है। कुल ८६७ सुलभ शौचालयो का भौतिक लक्ष्य प्रस्तावित है।

७.४ परिवहन तथा सामाजिक कुरीतियों का उन्मूलनः-

परिवहन के माध्यमो का सामाजिक कुरीतियों के उन्मूलन मे महत्वपूर्ण भूमिका होती है। सामाजिक कुरीतियो किसी भी समाज के लिए अभिशाप होती है। सामाजिक कुरीतियां जैसे–जाति–प्रथा, बाल विवाह, दहेज प्रथा, बाल श्रमिक और बधुआ मजदूरी आदि जहॉ एक ओर समाज के लिए अभिशाप है वही दूसरी ओर इन कुरीतियो के सक्रमण से मानव जीवन अत्यन्त निम्न स्तर का हो जाता है। इनसे मनुष्य मे ईर्ष्या, द्वेष, घृणा और असन्तोष व्याप्त हो जाता है, इनके उन्मूलन के लिए सामाजिक सस्थाओ, स्वयं सेवकों तथा समाज सुधारको को अग्रसर होकर समाज मे शिक्षा, सफाई आदि के विषय मे जागृति एवं नई चेतना विकसित करनी होती है, जो परिवहन के द्रुतगामी साधनो के माध्यम से हो सकती है। विभिन्न सामाजिक सस्थाओ को गांव के आतरिक अंचलों में खोलने के लिए तथा समाज सेवकों तथा सेविकाओ को उनमे कार्यरत करने के लिए उचित आवागमन के साधनों को मुहैया कराने की आवश्यकता है। साथ ही पुलिस चौकियो तक लोगो को पहुॅचने के लिए भी उचित वाहनो की आवश्यकता है।

जनपद फतेहपुर सामाजिक कुरीतियॉ

(प्रतिशत मे)

परिवार सख्या		जाति प्रथा	बाल–विवाह	दहेज प्रथा	बाल श्रमिक
सवर्ण – ८०	हॉ	६१.२५	५	५६ २५	७ ५०
	नही	८ ७५	६५	४३ ७५	६२ ५०
पिछडी जाति – ६०	हॉ	६६ ६७	७ ७८	४४.४४	१० ००
	नही	३३ ३३	६२ २२	५५ ५६	६० ००
अनुसूचित जाति–८०	हॉ	२६ २५	६ २५	२४ ७५	२०.००
	नही	७३ ७५	६३ ७५	७५ २५	८० ००
मुस्लिम – ३०	हॉ	५८ ३३	१३ ३३	५८ ३३	२३ ३३
	नही	४६ ६६	८६ ६७	४६ ६६	७६ ६७
कुल परिवार	हॉ	६० ३६	७ १४	४३ २१	१३ ५७
	नहीं	३६ ६४	६२ ८६	५६ ७६	८५ ४३

स्रोत:- निजी सर्वेक्षण दिसम्बर २२, २३, २६, १६६६

७.४.१ जाति प्रथा-

प्राचीन समय मे वैदिक काल मे समाज का विभाजन उनके कर्म के आधार पर क्रमश चार वर्णो ब्राहमण, क्षत्रिय, वैश्य और शूद्र के रूप मे किया जाता था। वैदिक काल मे जाति जैसे किसी शब्द का उल्लेख नही मिलता है किन्तु उत्तर वैदिक काल मे वर्ण व्यवस्था की उदारनीति जातिगत व्यवस्था की सकीर्णता मे बदलने लगी। अस्पृश्यता का जन्म जाति व्यवस्था के विभाजन की नीति का ही परिणाम है। इस कुप्रथा से छुटकारा पाने के लिए आधुनिक काल मे अत्यधिक सराहनीय प्रयास हुए है जिसके अन्तर्गत गॉधी जी का प्रयास विशेष सराहनीय है जिन्होने सर्वप्रथम इस समस्या की ओर लोगो का ध्यान आकृष्ट किया तथा इसके निवारणार्थ शूद्रो का 'हरिजन' नाम देते हुए सन् १६३२ मे 'हरिजन सेवक सघ' की स्थापना की। इसके बाद डा० भीमराव अम्बेदकर जिन्होने 'आल इण्डिया डिप्रेस्ड क्लास एशोसिएशन' की स्थापना का नाम लिया जा सकता है। इसी श्रृखला मे सन् १६०६ एव १६०६ मे वी०आर० शिन्दे द्वारा 'डिप्रेस्ड क्लासेज मिशन सोसायटी' की स्थापना बम्बई और मद्रास मे की गयी सन् १६२० मे 'राम स्वामी नायर द्वारा' 'आत्म समान आन्दोलन' सी०एन०मुदालनेयर, टी०एम०नायर एवं पी०टी० चेन्नी द्वारा 'जस्टिस पार्टी' आदि का सगठन तथा उसके कृत्तिव द्वारा ही वर्तमान समय मे जाति प्रथा तथा अस्पृश्यता जैसे–दलगत भावना से काफी कुछ ऊपर उठ सके जिसका स्पष्टीकरण अध्ययन क्षेत्र में दिसम्बर १६६६ मे शोधकर्ता द्वारा २८० परिवारो के सर्वेक्षण से प्राप्त साक्ष्यो से हो जाता है। (सारिणी ७ १२)

अध्ययन क्षेत्र के कुल २८० परिवारो मे से ६० ३६ प्रतिशत परिवार ऐसे है जो आज भी जाति प्रथा को उचित मानते है तथा ३६ ६४ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को अनुचित बताते है। अलग–अलग जातियो के आधार पर सवर्णों के ३० परिवारो मे से ६१ २५ प्रतिशत परिवार आज भी जाति प्रथा को सरक्षण प्रदान करते है जो जनपदीय प्रतिशत (६०.३६ प्रतिशत) से काफी अधिक है। तथा मात्र ८ ७५ परिवार ही इस कुप्रथा को अनुचित मानते है यह जनपद के कुल प्रतिशत (३६ ६४ प्रतिशत) से बहुत कम है इसी तरह पिछडी जातियों मे ६० परिवार मे से ६६ ६७ प्रतिशत परिवार इस सामाजिक कुप्रथा को उचित मानते है तथा ३३ ३३ प्रतिशत परिवार उसे अनुचित मानते है। यह प्रतिशत सकारात्मक प्रतिशत (६०.३६ प्रतिशत) से अधिक तथा नकारात्मक प्रतिशत (३६ ६४ प्रतिशत) से बहुत ही कम है। लेकिन अनुसूचित जाति मे यह प्रतिशत पूर्णत विपरीत मिलता है क्योकि इन्हे ही इस कुप्रथा का शिकार होना पड़ा है। सर्वेक्षण किये गये कुल ८० परिवारो मे से मात्र २६ २५ प्रतिशत परिवार जाति प्रथा को

उचित मानते है जो सकारात्मक प्रतिशत (६० ३६ प्रतिशत) से ही बहुत कम है। शेष ७३ ७५ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को अनुचित मानते है यह प्रतिशत (७३ ७५ प्रतिशत) नकारात्मक प्रतिशत (३६ ६४ प्रतिशत) से बहुत अधिक है। इसी तरह मुस्लिम समाज के ३० परिवारो मे से ५३ ३३ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को उचित तथा ४६ ६६ प्रतिशत परिवार अनुचित बताते है। इस तरह इस समाज मे इस प्रथा के पक्ष और विपक्ष मे लगभग बराबर का मत प्राप्त है जो मुस्लिम समाज की उहापोह को स्थिति का द्योतक है।

उपर्युक्त विवरण से स्पष्ट है कि आज इस कुप्रथा के सम्बन्ध मे लोगो के विचारों मे काफी परिवर्तन आया। अध्ययन क्षेत्र मे ३६ ६४ प्रतिशत परिवार जाति प्रथा को अनुचित मानते है। यह उसकी जागरूकता व सामाजिक विचारो के परिवर्तन का प्रतीक है। शेष ६० ३६ प्रतिशत परिवार जो इस प्रथा को आज भी उचित मानते है उसमे बहुत कुछ हाथ राजनेताओ का है, जिन्होने अपनी स्वार्थ पूर्ति के लिए विभिन्न जातियो के मध्य ईष्या, द्वेष और घृणा का भाव उत्पन्न कर इस कुप्रथा को समाप्त करने के बजाय इसे प्रत्यक्ष एव परोक्ष रूप से बढावा दिया है।

इस विवरण से स्पष्ट है कि आज की सबसे महत्वपूर्ण आवश्यकता सम्पूर्ण मानव समाज को शिक्षित होना है, जिससे प्रत्येक व्यक्ति जाति प्रथा और उससे सलग्न सामाजिक कोढरूपी अस्पृश्यता की दलदल भावना से ऊपर उठकर अपने राष्ट्र के सामाजिक, आर्थिक, धार्मिक तथा राजनैतिक विकास मे अपना पूरा सहयोग देते हुए राष्ट्रीय अखण्डता का अक्षुण्य बनाये रखने मे सहायक सिद्ध हो सके।

७.४.२ बाल विवाह, दहेज प्रथा :-

बाल विवाह और दहेज प्रथा दोनो ही भारतीय मानव समाज की बहुत बड़ी समस्या है ये दोनो समस्याये एक दूसरे से अर्न्तसम्बन्धित है, बाल–विवाह के कई कारणो में एक कारण दहेज प्रथा भी है और अन्य बहुत से कारण जैसे–कृषि आधारित जीवन निर्वाह, व्यवस्था, अशिक्षा, रूढिवादिता, अभिभावको द्वारा विवाह को एक भारपूर्ण जिम्मेदारी समझने की मानसिकता इत्यादि। बाल–विवाह समाज का एक ऐसा कलक है जो व्यक्ति के सम्पूर्ण विकास को अवरूद्ध कर देता है क्योकि इससे उनकी शिक्षा और शारीरिक तथा मानसिक विकास आदि सभी पूर्णत प्रभावित होते है जिससे वे आजीविका की कठिनाई तथा जीवन शैली की नासमझी से अपनी आने वाली पीढी को सस्कारों से पुष्ट नही कर पाते है तथा स्वय भी आर्थिक विचलता के कारण बदहाल जीवन जीने को विवश हो जाते है। इस तरह

पूरी की पूरी पीढी अकमण्यता तथा आशक्षा का शिकार होकर समाज तथा राष्ट्र सब के लिए सकटपूर्ण बन जाती हैं, दूसरी तरफ बालिकाये अल्पायु मे ही बार–बार बच्चे को जन्म देकर कुपोषित हो जाती है। साथ ही कभी–कभी प्रथम प्रसव की पीडा के साथ ही अकाल, काल का ग्रास बन जाती है।

कानूनी रूप से बाल विवाहो को रोकने हेतु समय–समय पर बराबर प्रयास किये जाते रहे है। इसमे केशव चन्द्र सेन का प्रयास 'देशी बाल विवाह अधिनियम १८७२' विशेष सराहनीय है। तत्पश्चात ब्रिटिश सरकार द्वारा एस०एस० बगाली के सहयोग से एज आफ कन्सेट १८९१ जिससे १२ वर्ष से कम आयु की कन्याओ के विवाह पर रोक लगायी गयी थी। इसी प्रकार शारदा एक्ट १९३० द्वारा बालिका की विवाह की आयु १४ वर्ष तथा बालक की १८ वर्ष निश्चित की गयी। वर्तमान समय (स्वर्गीय राजीव गाधी के प्रधानमत्रित्व कार्यकाल) मे यह आयु बढाकर १८ वर्ष और २१ वर्ष कर दी गयी है।

इस प्रकार परिवहन के साधनो के द्वारा इस समस्या से निपटने हेतु देश के विभिन्न भागो मे बाल विवाह निरोधी प्रचार प्रयास एव कानूनी जानकारी दी जाती रही है। जिसके परिणामस्वरूप ही आज इस कुप्रथा के सम्बन्ध मे ग्रामीणो के विचारो मे भी आश्चर्य जनक परिवर्तन आया है। दिसम्बर १९९९ मे कुल २८० परिवारों के किये गये सर्वेक्षण से ज्ञात होता है कि अध्ययन क्षेत्र मे मात्र ७ १४ प्रतिशत परिवार बाल विवाह के पक्षधर है।

इन २८० परिवारो मे से अलग–अलग जाति के आधार पर सवर्णों के ८० परिवारो से ५ प्रतिशत परिवार ही इस प्रथा को उचित बताते है जबकि ९५ प्रतिशत परिवार इसको पूर्णतः अनुचित प्रथा मानते है। पिछडी जातियो के ९० परिवारो मे से ७ ७८ परिवार इस प्रथा के पक्ष मे तथा ९२ २२ परिवार इसके विपक्ष मे मत देते है। अनुसूचित जातियो के ८० परिवारो मे से मात्र ६ २५ प्रतिशत परिवार इसके पक्ष मे तथा ९३ ७५ प्रतिशत परिवार इसके विपक्ष मे मत देते है। मुसलमानो के ३० परिवारों मे से १३ ३३ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को उचित ठहराते है तथा ८६ ६७ प्रतिशत परिवार बाल विवाह के कट्टर विरोधी है।

इस तरह स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र मे बाल–विवाह जैसी कुप्रथा को लोग भली–भाति समझ गये है अत वे इसके घोर विरोधी बन गये है। उपर्युक्त विवरण से यह भी ज्ञात होता है कि सवर्ण और अनुसूचित जातियो द्वारा दिये गये विपक्ष सम्बन्धी विचार क्षेत्रीय नकारात्मक प्रतिशत (९२ ८६) से भी अधिक (९५ प्रतिशत, ९३ ७५ प्रतिशत) है। अत यह कह सकते है कि यह सरकार द्वारा किये गये विभिन्न प्रयासो तथा लोगो की जागरूकता का ही प्रतिफल है।

ध्यान देने योग्य बात यह भी है कि अध्ययन क्षेत्र के ७ १४ प्रतिशत परिवार आज भी इस कुप्रथा को उचित ठहराते है। वर्तमान समय मे यह प्रतिशत भी बहुत अधिक है क्योकि आज के विकसित समाज मे इस प्रथा को समूल नष्ट हो जाना चाहिए था।

दहेज प्रथा हमारे समाज की एक ऐसी बुराई है जिसका समाधान अविलम्ब अपेक्षित है। दहेज की राक्षसी न मालूम कितनी कन्याओ एव कुल ललनाओ के जीवन को अभिशाप बनाए रखती है। दहेज प्रथा को ज्वाला में कितनी ही बेटिया–बहने आए दिन अपने प्राणो की आहूति देने मे विवश होती है। "श्रम मे जर्जरित बाप का शरीर, भाई के मस्तिष्क पर भविष्य की चिन्ता की सिलवटे तथा रसोई के एक कोने मे सिसकती हुई माता की वेदना से व्यथित होकर जाने कितनी कन्याए आत्म हनन तथा वेश्यावृत्ति जैसे कुमार्ग की पथिक बन जाती है।"

इस कुप्रथा के उन्मूलन के लिए सरकार ने भी दहेज विरोधी कानून पारित करके दहेज लेना और देना दोनो को अपराध बना दिया है। इस कानून का उल्लघन करने वाले को छ महीने की जेल तथा २०० रूपया जुर्माना अथवा दोनो दण्ड भोगने होगे। किन्तु इस कानून का पालन बहुत कम देखा जाता है। अध्ययन क्षेत्र मे दिसम्बर १९९९ मे कुल २८० परिवारो के किये गये सर्वेक्षण से ज्ञात होता है कि क्षेत्र के ४३.२१ प्रतिशत लोग अभी भी दहेज के पक्षधर है।

इन २८० परिवारो मे से अलग–अलग जाति के आधार पर सवर्णो के ८० परिवारो मे से ५६ २५ प्रतिशत परिवार दहेज के पक्षधर है जबकि ४३ ७५ प्रतिशत परिवार इसको अनुचित बताते है। पिछडी जातियो के ९० परिवारो में से ४४ ४४ प्रतिशत परिवार इस प्रथा के पक्षधर है जबकि ५५ ५६ प्रतिशत परिवार इस प्रथा के विपक्ष मे मत देते है। अनुसूचित जातियो के ८० परिवारो मे से २४ ७५ प्रतिशत परिवार ही इस प्रथा को सही मानते है। जबकि ७५ २५ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को अनुचित मानते है। मुसलमानो के ३० परिवारो मे से ५८ ३३ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को सही मानते है जबकि ४६.६६ प्रतिशत परिवार इस प्रथा को विरोध करते है।

इस प्रकार से स्पष्ट है कि सवर्णो तथा मुसलमानों मे आज भी ५० प्रतिशत से अधिक लोग इसको सही मानते है इसका प्रमुख कारण झूठी शान और प्रतिष्ठा है यदि लोग दहेज न पाये या न ले तो उनकी मान मर्यादा में कमी आती है जबकि पिछडी जातियों एवं अनुसूचित जातियो मे ५० प्रतिशत से अधिक लोग इसका विरोध करते है, इसका कारण यह स्पष्ट होता है गरीबी के कारण इनमे दहेज का चलन कम है। दहेज का समाज में मिटाने

के लिए भ्रष्टाचार से कमाई दौलत की होड को रोकना होगा।

७.४.३ बाल श्रमिक और बन्धुआ मजदूर :-

१४ वर्ष से कम आयु के बच्चो को बाल–श्रमिक की संज्ञा से अभिहित किया जाता है। ग्रामीण क्षेत्रो और निर्बल वर्ग की बस्तियो के प्राय छोटे बच्चो को कृषि, उद्योग, व्यापार तथा घरेलू कार्यो मे मजदूरी करने के लिए भेज दिया जाता है जिससे कम उम्र मे ही बच्चे मेहनत मजदूरी के कुचक्र मे ऐसे फॅसते है कि उनका बचपन ही उनसे नही छिनता वरन् उनका मानसिक और शारीरिक विकास भी अवरूद्ध हो जाता है। ऐसे बाल श्रमिको के हाथो मे कलम और किताबो के स्थान पर हसिया, फावडा और श्रम के निशान सदैव दिखाई देते है। हमारे देश मे बालक और बालिकाए दोनो ही बाल–श्रमिक के रूप मे मिलते है। अधिकाश बालक जहॉ बोझा ढोते है, पशु चराते, पालिश करते, अखबार बेचते तथा उद्योग व्यापार और होटलो मे कार्य करते हुए दिखाई देते है।, वही अधिकांश बालिकाये कृषि, कुटीर उद्योगो तथा घरेलू कार्यो मे मजदूरी करती मिलती है। बाल श्रमिको को बढावा देने मे निहित स्वार्थ के कारण उद्योगपतियो, पूजीपतियो सम्पन्न कृषको और बिचौलियो की विशेष भूमिका होती है। क्योकि ये लोग कम मजदूरी देकर अधिक काम लेने के विचार से बाल श्रमिको को आकर्षित करते है। इस तरह से सस्ते श्रम से काम निकालने की दूषित मनोवृत्ति बाल श्रमिक प्रथा को प्रोत्साहित करती है। सयुक्त राष्ट्र सघ के प्रतिवेदन के अनुसार विश्व मे सबसे अधिक बाल श्रमिक भारत मे है। विश्व के कुल बाल श्रमिको की सख्या लगभग १ करोड ३३ लाख थी। श्रम मन्त्रालय की एक रिर्पोट के अनुसार भारत मे हर तीसरे परिवार मे एक बाल श्रमिक है और ५ से १४ वर्ष की आयु का हर चौथा बच्चा बाल श्रमिक है (कुरूक्षेत्र, अप्रैल १६६४ पृष्ठ ३१) ।

वर्तमान समय मे भारत मे बाल श्रम की समाप्ति के लिए अनेक प्रयास किये जा रहे है किन्तु स्मरणीय तथ्य है कि इनके अधिकारो की रक्षा का प्रश्न नया नही है, वरन् इसका विकास सविधान निर्माताओ की अभिशसा और जागरूकता के कारण हुआ है। भारतीय सविधान के अनुच्छेद २४ के अनुसार १४ वर्ष से कम आयु के बच्चो से काम कराना अपराध है। सवैधानिक सरक्षा व्यवस्था के साथ–साथ बाल कल्याण के लिए सरकार द्वारा समय–समय पर अनेक नियम बनाये गये है जिनमें बाल अधिनियम १६३३, बाल रोजगार अधिनियम १६३८, भारतीय फैक्ट्री अधिनियम १६४०, औद्योगिक विवाद अधिनियम १६४७, कारखाना अधिनियम १६४८, मोटर यातयात अधिनियम १६५२, बाल श्रमिक अधिनियम १६६१, प्रशिक्षु अधिनियम

१९६१, बीडी और सिगार एक्ट १९६६, बन्धितश्रम पद्धति १९७५ और बाल श्रमिक कानून १९८६ आदि प्रमुख है। (कुरूक्षेत्र, जनवरी १९९५ पृष्ठ २२)। इनमे सर्वाधिक प्रभावशाली १९८६ का बाल श्रमिक कानून है जिससे बाल श्रमिको का शोषण करने वालो के विरूद्ध कठोर दण्ड की व्यवस्था की गयी है तथा इसके अनुसार बीडी, सीमेन्ट, कालीन, माचिस, बुनाई रगाई, छपाई तथा भवन निर्माण आदि उद्योगो मे १४ वर्ष से कम आयु के बच्चो को श्रम पर नही लगाया जा सकता है (कुरूक्षेत्र, अप्रैल १९९४ पृष्ठ ३२)।

उपर्युक्त प्रयासो के फलस्वरूप ही अध्ययन क्षेत्र मे बाल श्रम जैसी कुप्रथा के सम्बन्ध मे लोगो के विचारो मे आमूल चूल परिवर्तन आया है। अध्ययन क्षेत्र मे कुल २८० परिवारो मे से लगभग १३ ५७ प्रतिशत परिवार ही बाल श्रम के पक्ष मे मत देते है जबकि ८५ ४३ प्रतिशत परिवार इसके कट्टर विरोधी है।

इन २८० परिवारो को अलग–अलग जाति के अनुसार बाल श्रम के सम्बन्ध मे पूछे गये प्रश्न (बाल श्रम उचित है या अनुचित?) मे दिये गये उत्तर के अनुसार सवणा के ८० परिवारो मे से मात्र ७ ५० प्रतिशत परिवारो ने इसे उचित बताया तथा ९२ ५० प्रतिशत परिवारो ने अनुचित बताया है। इसी प्रकार पिछडी जातियो के ९० परिवारो मे से १० प्रतिशत परिवारो ने इसे उचित तथा ९० प्रतिशत परिवारों ने अनुचित माना है। अनुसूचित जातियो के ८० परिवारो मे से २० प्रतिशत परिवारो ने बाल श्रम पद्धति के पक्ष मे तथा ८० प्रतिशत परिवारो ने इसके विपक्ष मे अपना मत दिया है। मुसलमानो के ३० परिवारो में से २३.३३ प्रतिशत परिवारो के बाल श्रम के पक्ष मे तथा ७६ ६७ प्रतिशत परिवारो ने इसके विपक्ष मे मत व्यक्त किया है। इस प्रकार से स्पष्ट हो जाता है कि सवर्णो ने इसके पक्ष मे ७ ५० प्रतिशत तथा पिछडी जातियो मे १० प्रतिशत मिलता है। ये दोनों प्रतिशत क्षेत्रीय (१३ ५७ प्रतिशत) से कम है जो इनके शिक्षित होने व जागरूकता का परिचायक है। यही प्रतिशत अनुसूचित जाति व मुस्लिम समाज मे क्रमशः २० प्रतिशत तथा २३ ३३ प्रतिशत मिलता है जो इनके अशिक्षित बेरोजगार व विपन्नता को प्रदर्शित करता है। समाज के एक वर्ग की सोच है कि यदि हम अपने बच्चो से श्रम न करवाये जीवन निर्वाह करना असम्भव हो जाएगा।

उपर्युक्त विवरण से स्पष्ट है कि वर्तमान समय मे बाल–श्रम के सम्बन्ध मे लोगो के विचार बदल रहे है। समाज स्वय यह समझ चुका है कि बालकों को अपना बचपन गिरवी रखकर कमाऊ मजदूर बनने के लिए विवश नही करना चाहिए। अत. व्यावहारिक रूप से देखने से स्पष्ट होता है कि इस कुप्रथा को पूरी तरह समाप्त किया जा सकता है। बाल–श्रम

की समस्या का प्रमुख कारण गरीबी और अशिक्षा है। इसलिए बच्चो को १४ वर्ष तक मुफ्त एव अनवार्य शिक्षा दी जानी चाहिए जिससे उनके व्यक्तित्व का स्वस्थ निर्माण हो सके।

बंधुआ मजदूर-

बन्धुआ मजदूरी प्रथा शासन के अधिनियम द्वारा समाप्त कर दिया गया है। किन्तु समाज मे कही–कही अब भी विद्यमान है। इसके लिए केन्द्र द्वारा एक परियोजना चलायी जा रही है जिसके द्वारा बन्धक व्यक्ति को अवमुक्त कराया जा रहा है तथा उनके पुनर्वासन की व्यवस्था की जा रही है। शासन की ओर से प्रति परिवार ४००० रूपये का अनुदान देकर स्वत रोजगार की सुविधा देकर स्वतन्त्र रूप से जीवनयापन करने का अवसर प्रदान किया जा रहा है। जनपद में इस समय कोई अभिज्ञापित बन्धुवा श्रमिक पुनर्वासित होने को शेष नही है।

अत यह कहा जा सकता है परिवहन गत्यात्मकता तथा सामाजिक विकास का एक अन्योन्याश्रित सम्बन्ध है। क्योकि सामाजिक परिवर्तन तथा जनचेतना को जागृत करने के लिए जिन अभियानो को कार्यान्वित करने की आवश्यकता होती है, परिवहन के उचित साधनो के माध्यम से ही सफल हो सकती है। समाज निरन्तर गतिशील है तथा वैज्ञानिक और तकनीकी विकास के परिणामस्वरूप उनमे आधुनिकीकरण हो रहा है तथा इसके लिए आधुनिक द्रुतगामी वाहनो की एक अहम भूमिका होती है। यद्यपि अध्ययन क्षेत्र मे विकास की गति मन्द है लेकिन ग्राण्डट्रक रोड से जुडे होने के कारण कई विभिन्न लोगो के द्वारा जोडे जाने का प्रयास हो रहा है तथा भविष्य मे इसका पर्याप्त लाभ फतेहपुर जनपद को मिल जाएगा ऐसी आशा की जाती है।

REFERENCES

Addo, S T — The Role of Transport in the Socio-Economic Development of Developing countries A Ghanaian Example, The Journal of Tropical Geography vol 48, June, 1978

Chapters on Transport in Techno-Economic Surveys of different states by National Council of Applied Economic Research (NCAER) New Delhi

Gary Frowred (1965) — Trasnport Investment and Economic Development the Broking Institure

Hoyle BS (ed) — Transport and Development MC Millan, London

Owenw (1965) — Transport and economic development, American Economic Review, Vol 49, P.179

Singh K N — Transport Network in Rural Development Institute for Rural Eco-development 234 Daudpur Gorakhpur 1990 Page-123

विकास वर्तिका १६६० — जिला विकास कार्यालय विकास भवन फतेहपुर, पृष्ठ–२६

साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर १६६६ . सख्या प्रभाग, राज्य नियोजन सस्थान, उ० प्र० ६१

अध्याय-८

परिवहन नियोजन के लिए रणनीतियाँ

सीमित समय मे सीमित साधनो का अधिकतम उपयोग कर आपेक्षित समन्वित एव सतुलित विकास के लिए नियोजन अपरिहार्य है। साधन सीमित होने के कारण तथा आवश्यकताए अधिक होने पर ही यहॉ के उपलब्ध साधनो का अधिकतम उपयोग कर अपेक्षित विकास के लिए नियोजन की आवश्यकता होती है।

अपरिमित साधानो के होने पर नियोजन की प्रक्रिया सरल हो जाती है। यद्यपि सतुलित एव समन्वित विकास के लिए भी यह एक अपरिहार्य माध्यम है, क्योकि बिना नियोजन के जो भी विकास कार्य होगा उससे सन्तुलन की आशा नही की जा सकती है।

नियोजन राष्ट्र, प्रदेश जनपद या विकास खण्ड के विकास के लिए ही आवश्यक नही है अपितु नियोजन तो मानव जीवन का एक अग बन गया है जीवन के दैनिक एव भावी कार्यो के लिए भी नियोजन करना आवश्यक हो गया है।

स्वतत्रता के पूर्व से ही नियोजन की आवश्यकता राष्ट्र के सतुलित एव समन्वित विकास के लिए की गयी थी। वर्ष १९३८ मे माननीय जवाहर लाल नेहरू की अध्यक्षता मे राष्ट्र नियोजन समिति की स्थापना की गयी थी परन्तु द्वितीय विश्व युद्ध के कारण कार्य करना सम्भव न हो सका। इसके अतिरिक्त स्वाधीनता के पूर्व अन्य प्रयास किये गये, क्योंकि राष्ट्र निर्माताओ के अन्तस्थ मे समा गया था, कि राजनैतिक स्वतत्रता आर्थिक स्वतत्रता के परिप्रेक्ष्य मे कम महत्वपूर्ण नही है।

स्वतत्रता के बाद नियोजन की दिशा मे सक्रिय प्रयास किये गये, नियोजन के लिए ५ वर्ष की अवधि उपयुक्त समझकर पचवर्षीय योजनाएं बनाने के सकल्प के साथ प्रथम पचवर्षीय योजना १९५१–५२ से १९५५–५६ का सूत्रपात किया गया, जिसके अन्तर्गत जिला नियोजन कार्यालय तथा विकासखण्ड कार्यालय की स्थापना की गई। उसी समय यह अनुभव कर लिया गया था कि विकास के लिए जिले को तहसील से भी छोटी इकाई के रूप मे लेना होगा, जिससे स्थानीय परिस्थितियो एव संसाधनों के अनुरूप नियोजन कर विकास की किरण समान रूप से ग्रामीण अचल मे स्फूरित की जा सके। इसके बाद द्वितीय पचवर्षीय योजना १९५६–५७ से १९६०–६१ तृतीय पचवर्षीय योजना १९६१–६२ से १९६५–६६ इसके बाद

तीन वार्षिक योजनाए १९६६–६७, १९६७–६८ तथा १९६८–६९ चलायी गयी। चतुर्थ योजना १९६९–७० से १९७३–७४ पचम पचवर्षीय योजना १९७४–७५ से १९७९–८० अवधि की बनी इसके बाद छठी और सातवी पचवर्षीय योजनाए बनी तथा प्रत्येक योजना के अन्तर्गत प्रादेशिक विषमताओ को दूर करने का निरन्तर प्रयास जारी है। सातवी पचवर्षीय योजना के तहत विभिन्न ग्रामीण विकास कार्यक्रमों को तथा समस्या जन्य क्षेत्रो के विकास कार्यक्रमो को अपनाया गया। आठवी और नवी पचवर्षीय योजना के तहत भी क्षेत्रीय विकास के लिए अनेक रणनीतिया निर्धारित की गयी। और नवीन कार्यक्रम बनाये गये यद्यपि जनपद फतेहपुर को नियोजन की इकाई मानकर विकास खण्ड एव ग्राम सभा स्तर के नियोजन का प्रयास कई बार किया गया परन्तु वास्तव मे नियोजन, प्रदेश स्तर पर ही होता रहा हैं। प्रत्येक स्तर के नियोजन से आपेक्षित सन्तुलित एव समुचित विकास का सपना साकार न हो पाने के कारण क्षेत्रीय विकास की दिशा मे भी प्रयास किया गया, परन्तु उसका भी अपेक्षित लाभ न मिल सका जनपदीय एव अर्न्त विकास खण्डीय विषमताए भी बढती ही गयी। (विकेन्द्रित नियोजन फतेहपुर वार्षिक जिला योजना १९९३–९४, पृष्ठ १)

परिवहन नियोजन के लिए भी रणनीतियॉ निर्धारित की गयी। प्रत्येक योजना के अन्तर्गत सडक एव पुल के लिए जिला योजना से धनराशि आवटित की गयी है। प्रदेश की रणनीति राष्ट्रीय रणनीति के अनुरूप निर्धारित की जा रही है। परन्तु इस योजना काल मे राष्ट्रीय वृद्धि दर को प्राप्त करने के लिए अधिकाधिक पूर्व नियोजन, अनुशासन एवं कठिन परिश्रम पर बल दिया जा रहा है। जनपद की योजना के मूलभूत उद्देश्य एव रणनीतियॉ निर्धारित की जा रही है। बिना किसी नियोजन एव रणनीतियों के परिवहन का विकास समुचित नही हो पाता, जिसके तहत परिवहन के आर्थिक विकास हेतु रणनीतियॉ निर्धारित करना अपरिहार्य ही नहीं अपितु आवश्यक होता है।

प्रधानमत्री ग्रामीण सडक योजना कार्यक्रम के अन्तर्गत छोटे–छोटे गॉवो और कस्बो को पक्की सडको से जोडने का कार्य भी बडे पैमाने पर चल रहा है तथा ऐसी आशा की जाती है कि निकट भविष्य मे सभी गावो की कच्ची सडको को पक्की सडको में परिवर्तित करने का काम सफल हो जायेगा। इसके साथ ही रेल मार्गो और जलमार्गो के विकास के लिए भी रणनीतिया बनाई जा रही है। क्योकि परिवहन साधनों के समुचित विकास हो जाने से समस्त जनपद के आर्थिक विकास मे वृद्धि होना अवश्यम्भावी है।

FATEHPUR DISTRICT
SPATIAL ORGANISATION OF TRANSPORT NODES
RATIONALISED AND PROPOSED 2021 AD
N
10 0 10 20
km
TO KANPUR
TO GHATAMPUR
Deomai
Jahanabad
Amauli
Bindki
Malwan
Bhitaura
Husainganj
FATEHPUR
Haswa
Hathgaon
Khaga
Bahuwa
Lalauli
TO BANDA
Asothar
Bijaipur
Kishunpur
Dhata
TO RAE BARELI
TO ALLAHABAD
GANGA RIVER
YAMUNA RIVER
INDEX
Railways (Existing)
Bridge Proposed (Permanent Bridge)
Roads (Existing)
Roads (Proposed)
Bridge (Existing)
Railway (Proposed)
Waterways (Proposed) Between Allahabad to Fatehpur

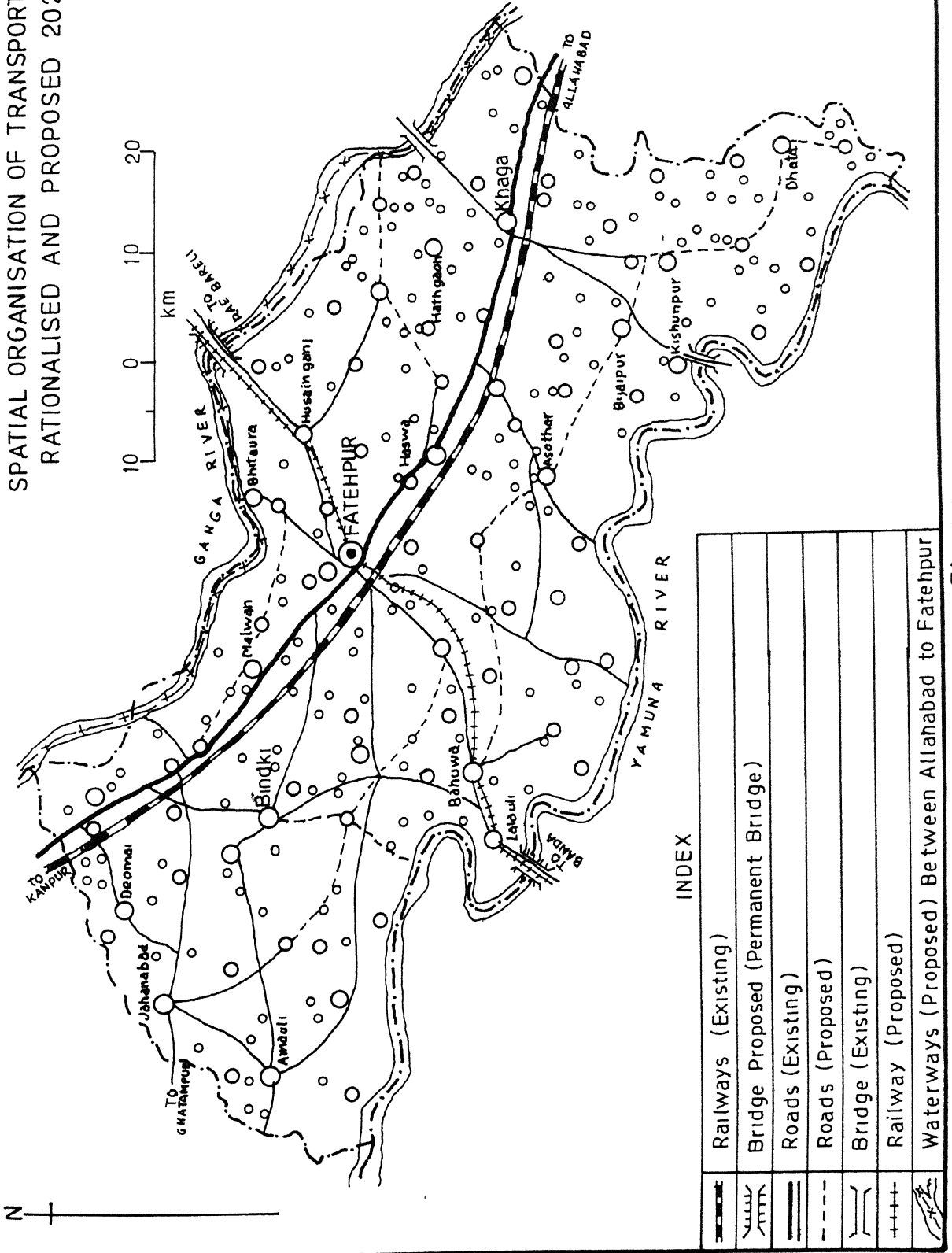



Fig 8.1

८.१ परिवहन आर्थिक प्रदेशों का परिसीमन :-

किसी भी देश के आर्थिक क्षेत्र मे वही स्थान परिवहन का है जो स्थान जीवन मे गति का है। परिवहन प्रत्यक्ष रूप मे स्वत उत्पादन नही करता है, किन्तु सभी उत्पादन प्रक्रियाओ के लिए अपरिहार्य हो जाता है। यही कारण है कि परिवहन साधनो की परिभाषा अर्थ तन्त्र की धमनियो के रूप मे किया जाता है। जो राष्ट्र जितना ही विकसित है वहाॅ परिवहन तत्र भी उतना ही विकसित है। वर्तमान समय की विनिमय पर आधारित अन्तर्राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था पूर्णरूप से परिवहन के साधनो पर आधारित है। वास्तव मे परिवहन सामाजिक–आर्थिक विकास का मापदण्ड होता है अथवा अन्य शब्दो मे यह कहा जा सकता है कि परिवहन एव आर्थिक विकास स्तर मे प्रतीकात्मक सहसम्बन्ध होता है।

प्रस्तुत अध्ययन से सम्बन्धित फतेहपुर जनपद में कृषि, उद्योग धन्धे आदि प्राथमिक आर्थिक कार्यो मे सन्तुलित विकास का अभाव पाया जाता है और इसका एक सर्वप्रमुख कारण परिवहन एव सचार माध्यमो का नियोजित ढंग से विकास न किया जाना है। अत परिवहन नियोजन सम्बन्धी ऐसी राज नीतियो को अपनाने की आवश्यकता है जिससे आर्थिक प्रक्रियाओ के साथ उनका उचित सहसम्बन्ध स्थापित हो सके। परिवहन आर्थिक प्रदेशो का परिसीमन इसी मूल उद्देश्य को ध्यान मे रखकर करने का प्रयास किया गया है।

चूकि परिवहन प्रदेशों को परिभाषित करने के लिये प्राय· तीन तथ्यो की ओर ध्यान देना पडता है (i) अभिगम्यता स्तर (ii) यातायात की प्रकृति (iii) यातायात घनत्व जिसके सन्दर्भ मे एक प्रदेश की पहचान अन्य प्रदेश से की जाती है। (Singh J - Transport Nodes of South Bihar, 1964)

परिवहन आर्थिक प्रदेशो के परिसीमन के लिए उपर्युक्त परिवहन सम्बन्धी विशिष्ट तथ्यो को ध्यान मे रखते हुए उनके आर्थिक विकास की भी समन्वित किया गया है। जनपद के आर्थिक विकास के स्थानिक प्रतिरूप था विश्लेषण करने से उसमे पर्याप्त अनियमितता मे परिलक्षित होती है। कुछ विकास खण्डो में विकास की गति मे अधिक तीव्रता पाई जाती है तथा अन्य विकास खण्डो मे विकास प्रक्रिया मे कम तीव्रता पाई जाती है और कुछ ऐसे भी विकास खण्ड है जो इस प्रक्रिया में बहुत पिछड गये है। इसी आधार पर इन्हे तीन सोपानो मे १ विकसित २ विकासशील तथा ३. पिछडे क्षेत्रों के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाता है। प्राय विकसित क्षेत्र आर्थिक दृष्टि से विकसित होने के साथ–साथ परिवहन के क्षेत्र मे भी अधिक विकसित है तथा पिछडे क्षेत्रो मे विकास कम हाने का सर्वप्रमुख कारण परिवहन

साधनो के विस्तार मे कमी है। अत इनमे उचित सहसम्बन्ध स्थापित करने के लिए परिवहन मार्गो तथा साधनो मे नियोजित ढग से विकास करने की आवश्यकता है। जिससे परिवहन आर्थिक प्रदेशो मे उचित प्रकार के कार्यात्मक सम्बन्ध को सुदृढ बनाया जा सके।

८.१.१ विकसित, विकासशील और पिछड़े प्रदेश :

जनपद फतेहपुर के विकास के स्थानिक–प्रतिरूप के विश्लेषण से यह स्पष्ट होता है कि जनपद के सम्पूर्ण क्षेत्र का विकास नही हो सका है। वरन इसका कुछ भाग कृषि की दृष्टि से कुछ भाग औद्योगिक दृष्टि से, कुछ भाग समुचित जनसख्या की दृष्टि से कुछ भाग शैक्षिक दृष्टि से, कुछ भाग स्वास्थ एव परिवार कल्याण सुविधाओ की दृष्टि से तथा कुछ भाग आवागमन एव सचार सुविधाओ की दृष्टि से अधिक विकसित हुआ है। इस प्रकार से हम यह कह सकते है कि जिस क्षेत्र मे जो सुविधा सकेन्द्रित है वह उसी सुविधा के लिए विकसित हो सका है। तथापि इस विवरण से अध्ययन क्षेत्र के समायोजित विकास का स्थानिक प्रतिरूप स्पष्ट नही हो पाता है। अत जनपद के समायोजित विकास के तीन वर्ग निर्धारित किये गये है जो जनपद के विकसित, विकासशील एव पिछडे क्षेत्र के धोतक है। इसे चित्र ८ २ के द्वारा दर्शाया गया है।

विकसित क्षेत्र

चित्र ८ २ से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र के भलवा और तेलियानी दोनो ही विकास खण्ड विकसित क्षेत्र मे आते है और दोनो की सीमाए परस्पर सम्बद्ध है। तथा ये क्रमश बिन्दकी और फतेहपुर जहसीलो से सम्बद्ध है। यह विकसित खेत क्षेत्र सम्पूर्ण जनपद की १५ ३३ जनसख्या तथा १४ ५६ क्षेत्र को अपने मे समाहित किये गये है।

इस तरह समस्त अध्ययन क्षेत्र का लगभग सातवा भाग ही विकसित क्षेत्र मे आ पाता है। ध्यान देने की बात यह है कि इन दोनो विकास खण्डो के पूर्णत· विकसित होने का प्रमुख श्रेय औद्योगीकरण को दिया जा सकता है तथा औद्योगीकरण परिवहन के सुलभ साधनो के द्वारा ही सम्भव हो सका। मलवा विकास खण्ड औद्योगिक दृष्टि से जनपद का एक सर्वाधिक महत्वपूर्ण क्षेत्र है, जो वृहद एव मध्यम स्तर के उद्योगो पर अपना अधिकार बनाये हुए है। इसी तरह तेलियानी विकास खण्ड ने लघु एवं कुटीर उद्योगो के क्षेत्र में प्रगति की है। ये दोनो विकास खण्ड क्रमश· बिन्दकी शहरी क्षेत्र तथा फतेहपुर शहरी क्षेत्र से सम्बद्ध है। इन विकास खण्डो के विकसित क्षेत्रो मे आने के अन्य कारणों कृषि क्षेत्र मे अच्छा विकास, समुचित जनसख्या वृद्धि शैक्षिक विकास, स्वास्थ्य एव परिवार कल्याण तथा आवागमन एव

सचार सुविधाओ का अच्छा विकास आदि है। आवागमन की दृष्टि से''इन दोनो ही विकास खण्डो को रेलवे मार्ग एव राष्ट्रीय राजमार्ग की सुविधाये प्राप्त है। इस प्रकार से इन्हे विकसित क्षेत्र के रूप मे लाने का श्रेय प्रमुख रूप से आवागमन एव सचार साधन तथा शैक्षिक विकास आदि को दिया जा सकता है।

विकास शील क्षेत्र

चित्र ८ २ से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र के ६ विकास खण्ड क्रमश अमौली, हसवा, हथगॉव ऐराया और विजयीपुर आदि विकासशील क्षेत्र के अन्तर्गत आते है। इनमे मात्र अमौली एक ऐसा विकास खण्ड है जिसकी सीमाये अन्य विकास खण्डो की सीमाओ को नही छूती है। इनमे अमौली विन्दकी तहसील मे हसवा और बहुआ फतेहपुर तहसील मे तथा हथगाव, ऐराया और विजयीपुर आदि खण्ड तहसील के अन्तर्गत समाहित है। यह सम्पूर्ण अध्ययन क्षेत्र के ४६ ५५ प्रतिशत ४६.६० प्रतिशत क्षेत्र को समाहित किये हुए है। ध्यान देने की बात यह है कि विकासशील क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले विकास खण्डों मे से कुछ विकास खण्डो मे कुछ सुविधाओ का प्रचुर मात्रा मे विकास हुआ है जबकि उन्ही सुविधाओ का कुछ अन्य विकास खण्डो मे नितान्त अभाव मिलता है।

क्षेत्र ८.२ के अवलोकन से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र मे अमौली, हसवा, बहुआ, हथगाँव ऐराया विजयीपुर आदि विकासखण्ड विकासशील क्षेत्र के अन्तर्गत आते है। इन विकासशील छेत्रो को निम्न प्रकार के नियोजन प्रस्तावो द्वारा विकसित किया जा सकता है।

(अ) सर्वप्रथम विकासशील क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले सभी विकास खण्डों में कृषि विकास पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। एतदर्थ–

१ कृषि सम्बन्धी (ट्रैक्टर और थ्रेसर) नवीन उपकरणो के प्रयोग मे समुचित वृद्धि करनी होगी।

२ कुशल एव प्रशिक्षित कृषकों की संख्या मे वृद्धि करनी होगी।

३ सिंचाई की बेहतर सुविधा उपलब्ध करानी होगी।

४ यमुना के बाढ प्रकोप (अमौली एव विजयीपुर विकासखण्ड) से बचाव हेतु प्रभावी योजना बनानी होगी।

५ कृषि विकास के लिए ग्रामीण बाजारो का विकास करना होगा जिसके लिए नियमित

DISTRICT FATEHPUR
TRENDS IN RURAL DEVELOPMENT
1999-2000
N
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
INDEX
> 3 Developed
3 – 6 Developing
0 – 3 Backward
10
0
10
20
km

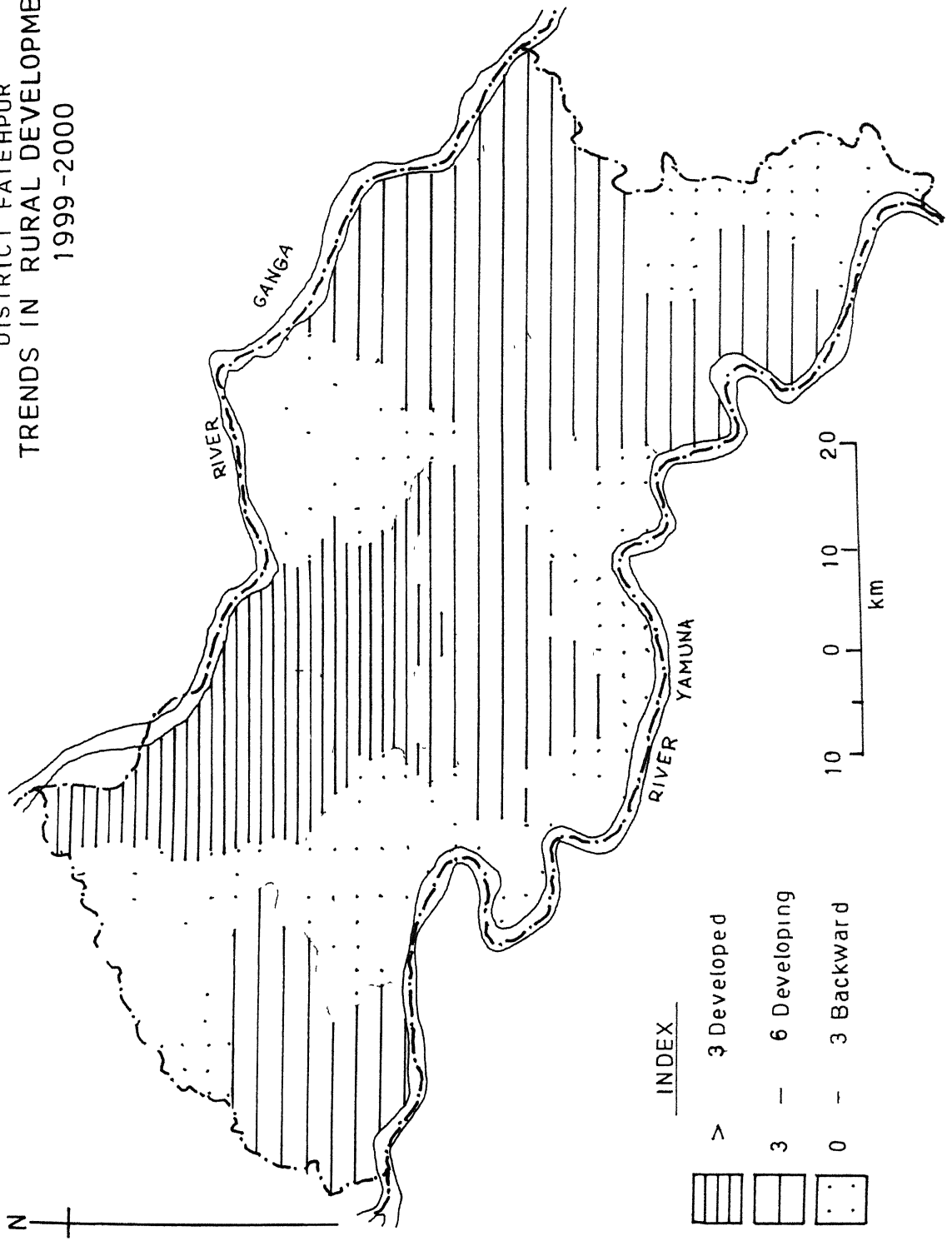



Fig. 8.2

मण्डियॉ एव उपमण्डियॉ विकसित करनी होगी जिसमे कृषि वस्तुओं की बिक्री नियमित रूप से हो सकेगी।

(ब) ऐराया, विजयीपुर, हसवा और बहुआ आदि विकास खण्डो मे औद्योगिक विकास की प्राथमिकता देने की आवश्यकता है। इसके लिए क्षेत्र मे निम्न प्रकार के नियोजन किये जा सकते है।

१ कच्चे माल की स्थानीय सुविधा होनी आवश्यक है अर्थात् ऐसे उद्योग विकसित किये जाये जिनके लिए कच्चा माल समीप ही उपलब्ध हो।

२ लाइसेन्स प्रक्रिया मे इस प्रकार के नियम बताये जाय जिससे उन वस्तुओ (अगरबत्ती, मोमबत्ती और साबुन आदि) जिनका उत्पादन लघु एव कुटीर उद्योगों द्वारा हो रहा है से सम्बन्धित लाइसेन्स वृहद्ध एव मध्यम उद्योगो को न दिये जाय।

३ इन उद्योगों से उत्पादित वस्तुओ की लागत को कम करने के लिए इन्हे (लघु एव पारिवारिक उद्योग) कम कीमत पर भूमि, पानी व विद्युत की सुवेधा उपलब्ध करानी चाहिए।

४ इनके लिए परिवहन एव सचार की सुविधा मे वृद्धि करनी चाहिए। जिससे तैयार माल व कच्चे माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर आसानी से पहुँचाया जा सके।

५ भण्डारण की सुविधा तथा छोटे स्थानो पर भी बिल्टी की सुविधा उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

६ अध्ययन क्षेत्र मे औद्योगिक विकास के लिए पूँजीपतियो व उद्योगपतियो को विभिन्न अध सरचनात्मक सुविधाये यथा–स्वास्थ्य, शिक्षा, परिवहन तथा कम ब्याज पर ऋण आदि उपलब्ध कराकर नवीन क्षेत्रो में उद्योग हेतु प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

स चित्र ८.२ अ हसवा, बहुआ और विजयीपुर मे मध्यम तथा ऐरायां मे तीव्रगति से जनसख्या वृद्धि हुयी है, यह वृद्धि नैष्सर्गिक नहीं वरन प्रवास से सम्बन्धित है। इसके लिए निम्नलिखित उपाय किये जा सकते है।

१ ऐसे कारणो का पत्ता लगाया जाय जिनके कारण प्रवास को बढावा मिल रहा है। इनमे बेरोजगारो गरीबी और असुरक्षा की भावना की मुख्य भूमिका है। इसे स्वरोजगार को बढावा देकर और शिक्षा तथा स्वास्थ सुविधा आदि उपलब्ध कराकर रोका जा

सकता है।

२ इसके अतिरिक्त जनसख्या प्रवास को रोकने हेतु सम्बन्धित क्षेत्रो मे लघु एव कुटीर उद्योग विकसित किये जाय जिससे ग्रामीण युवको को स्थानीय स्तर ही रोजगार उपलब्ध हो सके एव उन्हे नौकरी की तलाश मे बाहर न जाना पडे।

३ ग्रामीण सम्पन्न वर्ग विशेष कर उच्च वर्गों द्वारा महिलाओ को प्रत्येक क्षेत्र (कृषि उद्योग और व्यापार) के कार्यों मे सहभागिता का अवसर देना होगा जो अभी तक इसे अपनी सामाजिक हीनता के रूप मे देखते है।

४ सम्बन्धित क्षेत्र मे जनसख्या वृद्धि को रोकने के लिए विभिन्न सरकारी एव सामाजिक सगठनो द्वारा सभाओ एव गोष्ठियो का आयोजन किया जाना चहिए।

५ परिवार नियोजन अपनाने हेतु इन्हे विभिन्न प्रकार के प्रलोभनो, यथा नि शुल्क शिक्षा, स्वास्थ्य आवास तथा रोजगार आदि का सहयोग लिया जा सकता है।

द चित्र स ८–२ बी हसवा, बहुवा, हथगाव, ऐराया ओर विजयीपुर मे शैक्षिक विकास निम्न स्तर का है। चूकि शिक्षा के विकास से प्रत्येक क्षेत्र का विकास प्रभावित होता है। अत इसे विकसित करने की अति आवश्यकता है। जिसके लिए निम्न कार्यक्रमो को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

१ सम्बन्धित क्षेत्र मे और अधिक विद्यालय स्थापित किये जाने चाहिए, उदाहरण स्वरूप सम्पूर्ण जनपद मे राजकीय बालिका जूनियर हाईस्कूल की सख्या मात्र ३ (फतेहपुर, बहुआ और खजुहा) है। कम से कम प्रत्येक विकास खण्ड मे एक राजकीय बालिका विद्यालय अवश्य स्थापित किया जाना चाहिए।

२ जनपद मे हायर सेकेन्ड्री स्कूलो की कुल सख्या ११४ है। इनमे १६ नगरीय स्कूल भी सम्मिलित है अत इनमें भी समुचित वृद्धि आवश्यक है।

३ अध्ययन क्षेत्र मे कुल ४ महाविद्यालय है जिनमे विकास शील क्षेत्रमें हथगांव विकास मे है अत यहा पर अमौली और बहुआ प्रत्येक विकास खण्ड मे नया महाविद्यालय स्थापित किया जाना चाहिए।

(य) स्वास्थ्य सुविधा एव परिवार कल्याण का विकास हसवा, बहुआ ऐराया और विजयीपुर आदि विकास खण्डो में निम्न स्तर का है। इसके लिए निम्न नियोजन नीति अपनायी

N
DISTRICT FATEHPUR
TRENDS IN POPULATION DEVELOPMENT
1999-2000
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
INDEX
> 1
+0 – -1
< 00
10 0 10 20
km
N
DISTRICT FATEHPUR
TRENDS IN EDUCATIONAL DEVELOPMENT
1999-2000
RIVER
GANGA
RIVER
YAMUNA
INDEX
> 10
+00 – -1.0
-05 – -00
10 0 10 20
km

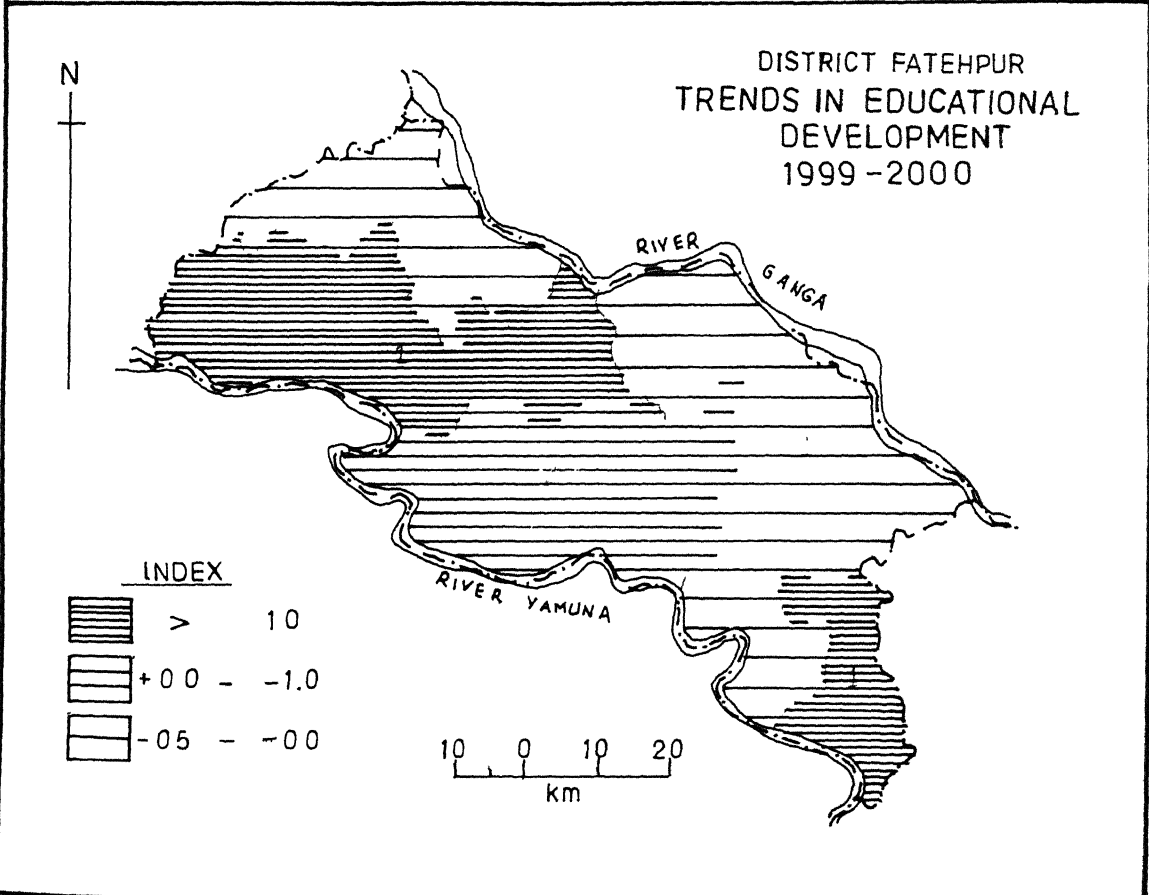
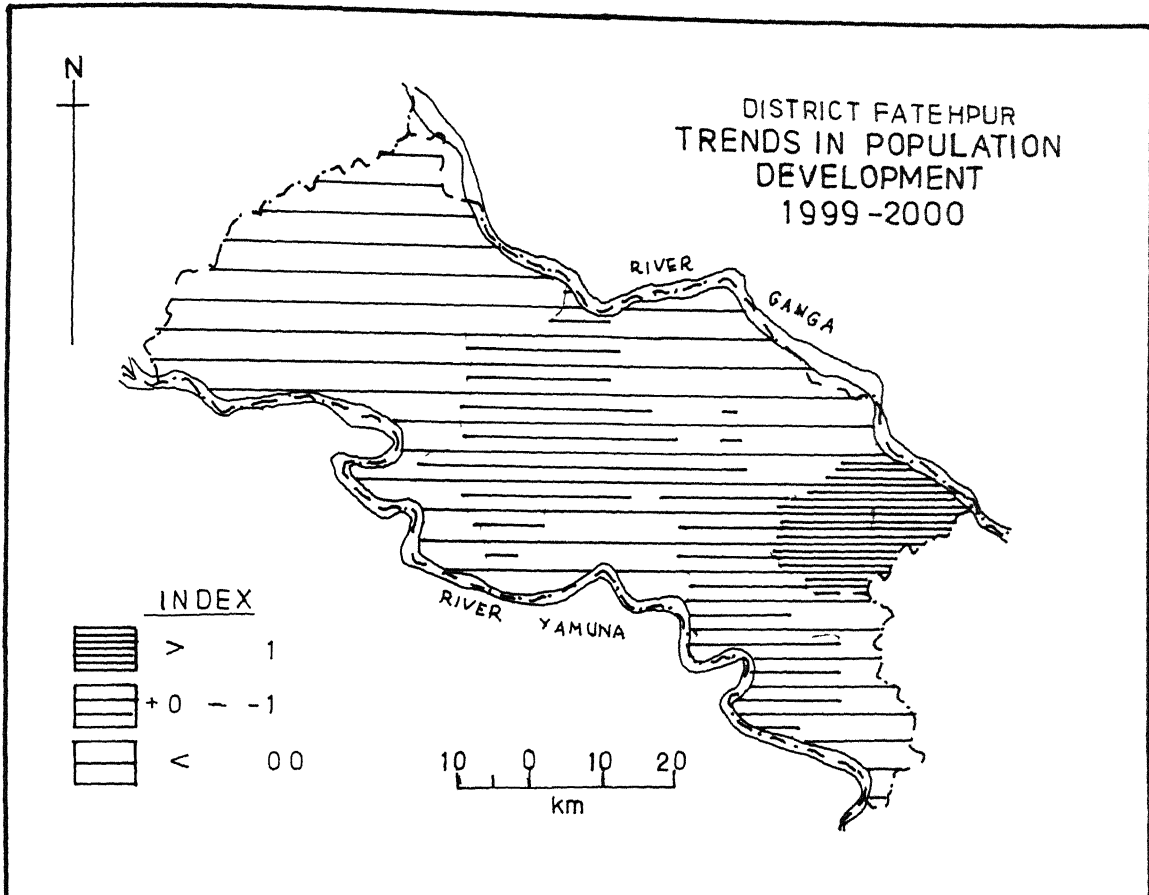



Fig. 8.3

जानी आवश्यक है।

१ सम्बन्धित क्षेत्र के ग्रामीण निवासियो को सन्तुलित पोषाहार के सन्दर्भ मे विस्त त जानकारी देना चाहिए। इसके लिए शिवरो आदि का आयोजन किया जा सकता है।

२ लोगो को विभिन्न बीमारियो के बारे मे बताया जाना चाहिए। जिससे वे उन बीमारियो से सम्बन्धित कारणो को जानकर प्राथमिक स्तर पर ही उनसे बचाव या निदान का प्रयास कर सके।

३ अधिकार प्राप्त स्थानीय प्रतिनिधियो द्वारा प्राथमिक केन्द्रो की कुल सख्या (२३) बहुत ही कम है। इनकी सख्या दो गुनी करने की जरूरत है। इन केन्द्रो पर आपरेशन की मुफ्त सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए।

४ अधिकार प्राप्त स्थानीय प्रतिनिधियों द्वारा प्राथमिक केन्द्रों का निरीक्षण किया जाना चाहिए जिससे भ्रष्टाचार को रोककर स्वास्थ्य व्यवस्था को प्रभावशाली बनाया जा सके।

(र) अमौली, हसवा, बहुआ हथगाव और ऐराया मे आवागमन एव सचार सुविधाओ का समुचित विकास नही हो सका है, जिसके लिए निम्न प्रकार के नियोजन की आवश्यकता है।

१ सर्वप्रथम विकासशील क्षेत्र मे सडक घनत्व में वृद्धि करने की आवश्यकता है। इस नयी सडको का निर्माण कर प्रतिलाख जनसख्या पर कुल पक्की सडकों की लम्बाई १०० किमी० तक करने की आवश्यकता है।

२ जनपद मे एक रेलमार्ग उपलब्ध है। नये रेलमार्गो को विकसित करने की आवश्यकता है ताकि दूर दराज के पिछडे क्षेत्रों को विकास की मुख्य धारा से जोडा जा सके।

उपर्युक्त सभी रणतिथियो को क्रियान्वित करने से विकासशील क्षेत्र को निश्चित ही विकसित क्षेत्र मे परिवर्तित किया जा सकेगा।

पिछडा क्षेत्र

चित्र स० ८–२ से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र में देवभई, खजुरा, भिटौरा, असोथर और धाता आदि विकास खण्ड पूर्णत पिछडे हुए क्षेत्र है। यहॉ शिक्षा, उद्योग कृषि स्वास्थ एव आवागमन तथा सचार साधनो का न्यूनतम विकास हुआ है इसी कारण ये क्षेत्र पिछडे क्षेत्र

मे आते है। इस क्षेत्र के विकास के लिए निम्नलिखित रणनीतियॉ अपनायी जा सकती हे।

(अ) कृषि विकास के लिए यहॉ पर विकास खण्ड स्तर पर स्थापित सहकारी समितियो द्वारा उत्तम किस्म के बीज, उर्वरक, कीटनाशक दवाये आदि कृषको को उधार या कम दाम पर उपलब्ध करायी जानी चाहिए। इसी प्रकार नवीन यन्त्रो के प्रयोग से होने वाले लाभो से कृषको को अवगत कराया जाना चाहिए। जिससे वे इन यन्त्रो के प्रयोग के प्रति आर्कषित हो सके।

(ब) औद्योगिक विकास विशेषकर लघु एव कुटीर उद्योगों के लिए सस्ती दर पर ऋण सुविधा प्रशिक्षण सुविधा तथा कच्चे माल की सुविधा उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

(स) यद्यपि इस क्षेत्र मे जनसख्या की पर्याप्त वृद्धि नही हुई है तथापि ग्रामीण जनता का जनसख्या नियोजन के कार्यक्रमो एव लाभो के बारे मे जानकारी प्रदान की जानी चाहिए।

(द) शैक्षिक विकास के लिए पिछडे क्षेत्र मे प्रत्येक स्तर के अर्थात जूनियर हाईस्कूल (३८१) सीनियर हाईस्कूल (८६) हायर सेकेन्ड्री स्कूल (२६) के वर्तमान स्कूल की सख्या बहुत कम हे। इसमे वृद्धि करना नितान्त आवश्यक हे

(य) स्वास्थ्य एव परिवार कल्याण विकास की दृष्टि से पिछडे क्षेत्र मे एक भी चिकित्सालय नही है। इसके अतिरिक्त प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (२०) आयुर्वेदिक (७) होम्योपैथिक (२) तथा यूनानी चिकित्सालयो की सख्या (२०) बहुत कम है। इनमे वृद्धि करने की अति आवश्यकता है।

(र) आवागमन एव संचार साधनो की दृष्टि से इस क्षेत्र मे प्रति लाख जनसंख्या पर सडक का घनत्व ४३ किमी० (१ भिटौरा) से ८०४ किमी (देवमई) के मध्य पाया जाता है। इसे १०० किमी तक करने की आवश्यकता है। पक्की सडको द्वारा प्रत्येक ग्राम सभा को जोडने के कार्यक्रम पर तेजी से किया जाना चाहिए।

उपर्युक्त विकासशील एव पिछडे क्षेत्रो से सम्बन्धित नियोजनों द्वारा ही क्रमश विकसित एव विकासशील क्षेत्र के रूप मे परिवर्तित किया जा सकता है। स्मरणीय है कि इसी प्रकार जनपद के विकसित क्षेत्र (मलवा तेलियानी) को अति विकसित क्षेत्र के रूप मे परिवर्तित करने के प्रयास किये जाने चाहिए। जिससे जनपद फतेहपुर प्रदेश एवं देश के सन्दर्भ मे एक विकसित क्षेत्र का स्थान प्राप्त कर सके।

८.२ सामाजिक आर्थिक विकास हेतु परिवहन तंत्र का नियोजन

किसी भी क्षेत्र की अर्थव्यवस्था का आधार वहॉ की परिवहन व्यवस्था होती है। क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था जितनी ही अच्छी होगी क्षेत्र का व्यापार उतना विकसित होगा और आर्थिक स्थिति उतनी सुदृढ होगी। गॉवो का विकास पूर्णत सडक मार्गो पर आधारित है, क्योकि ग्रामीण वासी अपना अनाज, साग–सब्जिया एव दुग्ध इत्यादि सडक मार्गो द्वारा ही शहर एव स्थानीय मण्डियो मे ले जाकर विक्रय करते है। सडको का उचित विकास न होने के कारण उन्हे अपना माल मजबूरी वश कम दामो पर ही स्थानीय साहूकारो को बेचना पडता है। शीघ्र नष्ट होने वाली उपभोक्ता वस्तुओ के सन्दर्भ मे और भी कठिनाई होती है। इसी प्रकार रेलमार्गो का आवागमन के साधनो में महत्व पूर्ण स्थान है, इनका सडक मार्गो की अपेक्षा अधिक महत्व है क्योकि इन्होने औद्योगीकरण की दिशा में अपना अधिकाधिक योगदान दिया है। सत्य तो यह है कि औद्योगिकरण के साथ–साथ रेलमार्गो का तेजी से विकास हुआ है। क्योकि उद्योगो द्वारा उत्पादित माल उपभोक्ता क्षेत्रो तक पहॅुचाने तथा केन्द्रो तक कच्चा माल पहॅुचाने मे सडक की अपेक्षा रेलमार्ग अधिक सस्ता एव सुविधा जनक होता है। ध्यातव्य है कि आवागमन एव साचार साधनो ने वि व को एक बाजार के रूप मे परिवर्तित करके सम्पूर्ण विश्व के राष्ट्रो को एक–दूसरे के सन्निकट ला दिया है। वि व के किसी कोने मे खाद्यान्न वस्त्र उपयोगी वस्तुयें उन्नत औद्योगिक उत्पादन उत्तम अभि० यान्त्रिकी यत्र और अद्यतन आविष्कारो का एक स्थान से दूसरे स्थान पर परिसचरण आवागमन एव सचार व्यवस्था के द्वारा ही सम्भव हो पाता है। पर्यटन करने के लिए, दैवी आपदा से बचने के लिए तथा पारिवारिक जीवन से लेकर युद्ध तक प्रत्येक स्थान हेतु प्रति व्यक्ति आवागमन एव सचार माध्यम का महत्वपूर्ण योगदान होता है। आवागमन एव संचार साधनो से ही एक जन समुदाय को दूसरे के सम्पर्क मे आने का मौका मिलता है, उसका उत्सस्करण होता है एव समन्वित संस्कृति के विकास में मदद मिलती है। इससे नये विचारो, नवीन प्रौद्यागिकी, नवीन जीवन पद्धति के विकास के साथ–साथ सामाजिक कुरीतियो के उन्मूलन का अवसर मिलता है। स्पष्ट है कि मानव जीवन के प्रत्येक क्षेत्र जैसे सामाजिक, आर्थिक एव अन्य विभिन्न नवीन परिवर्तनों में आवागमन एव संधार साधन अत्यधिक महत्वपूर्ण भूमि का अदा करते है। वर्तमान समय में तो यह शत प्रतिशत सत्य है। कि जिस देश की आवागमन एवं संचार व्यवस्था जितनी ही अधिक विकसित होगी वह देश या क्षेत्र आर्थिक, सामाजिक व राजनीतिक दृष्टि से उतना ही अधिक विकसित होगा।

प्रस्तुत अध्याय मे फतेहपुर जनपद की आवागमन एव सचार सुविधाओ के विकास की योजनाओ का वर्णन किया गया है।

८.२.१ नवीन सडकों, पुलों, पुलिया आदि का निर्माण

अध्ययन क्षेत्र के देवभई अमौली, तेलियानी, हसवा, बहुआ असोथर, हथगांव, ऐराया और धाता मे सडको तथा आवागमन के साधनो का कम विकास हुआ है। तथा शेष विकास खण्डो खजुहा और भिटौरा मे यह विकास अत्यन्त मन्दगति से हुआ है। जिसका प्रमुख कारण प्रतिलाख जनसख्या पर कुल पक्की सडको की लम्बाई। सडक घनत्व पक्की सडको से सयुक्त ग्रामो का कुल आबाद ग्रामों से न्यून होना। अत· इन क्षेत्रो मे परिवहन का विकास आवश्यक है। इसके साथ ही साथ जिस स्थानो पर सडके कटी है, जहा पर नाले तथा नहरे पर पुलो तथा पुलियो का निर्माण करने पर ध्यान दिया जाये। (चित्र - 8.1)

८.२.२ वर्तमान सड़को का विस्तारीकरण, दृढीकरण-

अध्ययन क्षेत्र फतेहपुर जनपद के अर्न्तगत राजकीय राजमार्ग–२ विस्तारीकरण के अर्न्तगत राजमार्ग–२ को चार मार्गो वाले सडको मे विस्तारीकरण किया जा रहा है। इसके साथ ही साथ राजमार्ग–२ का सुदृढीकरण भी किया जा रहा है। जनपद मे सडको का विकास अत्यन्त आवश्यक है। कुछ नए सडक मार्गो का प्रस्ताव किया गया है। इनके निर्माण से सडक परिवहन को सुदृढ किया जा सकता है।

श्रेष्ठ राजपथो (Super high way) के अन्तर्गत भारत सरकार ने आगरा परिवहन प्राधिकरण का निर्माण किया है। १६० किमी आगरा से नयी दिल्ली तक की सडक को ६ मार्गीय बनाने के लिए ताज एक्सप्रेस सडक प्राधिकरण का निर्माण किया गया है। जिसमे २३० मिलियन डॉलर का प्रस्तावित खर्च की व्यवस्था का प्रावधान किया गया है। जो पर्यटन और उद्योग की दृष्टि से बहुत ही महत्वूपर्ण है। (स्त्रोत– हिन्दुस्तान टाइम्स, लखनऊ २३ सितम्बर २००१) इसके अन्तर्गत अद्‌भुत, प्रशंसनीय बात यह है कि प्रात जलपान दिल्ली मे दोपहर का भोजन आगरा मे एवं फिर रात्रि का भोजन दिल्ली मे ले, ऐसी सडक को बनाने का उद्‌देश्य है, यदि इसी प्रकार राष्ट्रीय राजमार्ग दो (N H-2) को आगे कानपुर से इलाहाबाद तक इसी तरह विस्तारीकरण किया जाये तो अध्ययन क्षेत्र जनपद फतेहपुर मे आर्थिक सम्पन्नता के साथ ही साथ पर्यटन को भी बढावा मिलेगा, जो जनपद के विकास मे बहुत हितकारी सिद्ध होगा।

८.२.३ नयी रेलवे लाइनों और स्टेशनों का निर्माण

अध्ययन क्षेत्र मे रेल मार्गो एव सडक मार्गो को विकसित करने की आवश्यकता है। क्षेत्र मे रेलमार्गो का विकास अति आवश्यक है। क्षेत्र मे रेलमार्गो का विकास अति आवश्यक है। उदाहरणार्थ, आज सम्पूर्ण देश मे रेल मार्गो की कुल लम्बाई ६२६०० किमी है। जबकि जनपद मे इसकी लम्बाई मात्र८८ किमी है।

अध्ययन क्षेत्र मे कुल १३ विकास खण्डो मे से आज भी ५ विकास खण्ड अमौली, खजुहा, बहुआ, असोअर और हथगांव) रेल मार्गो की सुविधा से वचित है।

अतएव एक अन्य रेलमार्ग को बिन्दकी रोड स्टेशन से खजुहा और अमौली होते हुए कानपुर तक निर्मित करने की आवश्यकता है। जनपद मे आज भी मात्र ६ ६७ प्रतिशत ग्रामो को स्थानीय स्तर पर बस स्टाप की सुविधा प्राप्त है तथा ३७ ३५ प्रतिशत ग्रामो के निवासियो की अभी भी यह सुविधा ५ किमी से अधिक दूर पर उपलब्ध है। (चित्र- 8 1)

अत नये बस मार्गो एव बसों की सख्या में वृद्धि कर इस कमी को पूरा करने की आवश्यकता है। जनपद मे सडको का विकास अति आवश्यक है। कुछ नये सडक मार्गो का प्रस्ताव किया गया है। इनके निर्माण से अध्ययन क्षेत्र मे सडक परिवहन की स्थिति और सुधारा जा सकता है। जनपद मे एक रेलमार्ग उपलब्ध है नये रेलमार्गो को विकसित करने की आवश्यकता है ताकि दूर–दराज के पिछडे क्षेत्रो को विकास की मुख्य धारा से जोडा जा सके।

पक्की सडको द्वारा प्रत्येक ग्राम सभा को जोडने के कार्यक्रम पर तीव्रता से अमल किया जाना चाहिए। इस प्रकार सभी आर्थिक क्रियाओ का केन्द्र बिन्दु परिवहन तत्र ही है। जनपद मे जहा सडक मार्गो का सामान्य (१,१३० किमी) विकास हुआ है, वही रेलमार्ग का नितान्त अभाव (मात्र ८८ किमी) है। जनपद मे दो प्रमुख राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग की जनपद मे कुल लम्बाई ६० किमी है जो कि जनपद को पूर्व मे कौशाम्बी से तथा पश्चिम मे कानपुर महानगर से सम्बद्ध करता है। यह राजमार्ग रेल मार्ग के लगभग समानान्तर पाया जाता है।

राजकीय राजमार्ग–१३ की लम्बाई जनपद मे ६० किमी है। यह जनपद को उत्तर में रायबरेली और दक्षिण मे बॉदा से सम्बन्ध करता है। यहॉ पर राष्ट्रीय व राजकीय राजमार्ग के अतिरिक्त अन्य सडक मार्गो की कुल लम्बाई ६८० किमी है। अत जनपद फतेहपुर में

आवागमन एव परिवहन का प्रमुख साधन सडक मार्ग है। यहा नयी रेलवे लाइनो और स्टेशनों का निर्माण करने की अत्यन्त आवश्यकता है। तथा निम्न योजनाएं कार्यान्वित की जानी चाहिए।

योजनाएं

१ रेलो को देश की कृषि और उद्योगो में हो रहे परिर्वनो के अनुरूप बदलना होगा। कृषि मे इनके योगदान का प्रमाण यह है कि ये प्रति वर्ष खाद्यान्नो तथा उर्वरको की बढी हुयी मात्रा की ढुलाई करती है। इसी प्रकार लम्बी दूरियो तक रेलो द्वारा ढोए जा रहे माल मे कोयला, खनिज, अयस्क तथा खनिज तेल प्रमुख वस्तुए बन गयी है।

२ रेलो पर बढते दबाव को कम करने के लिए कई उपाय किये जा सकते है। जैसे रेल मार्गो पर विद्युतीकरण, कोयले और लिग्नाइट की खानो के निकट ही ताप बिजली घरो की स्थापना, जल विद्युत का अधिकाधिक उपयोग बिजली बनाने मे प्राकृतिक गैस का अधिकाधिक उपयोग।

३ खनिज तेल तथा प्राकृतिक गैस के लिए अलग–अलग पाइप लाइनों का उपयोग, इस दिशा मे ये कदम उठाये जाने चाहिए।

४ नयी रेलवे लाइनो और स्टेशनो का विकास किया जाये। जिसके माध्यम से जनपद फतेहपुर का समुचित आर्थिक, औद्योगिक तथा सामाजिक विकास हो सकेगा।

८.२.८ नवीन जलमार्गो का निर्माण :-

भारत मे प्राचीन काल मे समुद्री यात्राए अधिक होती थी। नाविक समुद्र में दूर–दूर तक यात्राए करते थे। इससे भारतीय व्यापार मे वृद्धि और सस्कृति का प्रसार होता गया। अग्रेजो के राज्यकाल मे स्वतंत्रता के बाद नौपरिवहन की उन्नति के लिए तट रेखा तथा अरब सागर और बगाल की खाडी मे स्थित द्वीपो की रक्षा करनी पडती थी। तटीय तथा गहरे समुद्रो के मत्स्य उद्योग की रक्षा तथा विकास भी अनिवार्य है। देश के लिए समुद्री मार्गो के महत्व का अनुमान विदेशो से प्रति वर्ष होने वाले व्यापार के द्वारा लगाया जा सकता है। हमारी आर्थिक समृद्धि और विकास के लिए आयात और निर्यात दोनो ही महत्वपूर्ण है।

जल मार्गो के अन्तर्गत गहरे समुद्र तटीय तथा अंत स्थलीय नौपरिवहन सम्मिलित है। अध्ययन क्षेत्र जनपद फतेहपुर के अन्तर्गत इसी प्रकार की उपर्युक्त कोई व्यवस्था स्थापित नही हो पायी है।

भारत की प्रमुख नदियो जैसे गगा, ब्रह्मपुत्र, गोदावरी, कृ णा, महानदी नर्मदा और ताप्ती नदियो मे लगभग ५२०० किमी तक की दूरी मे अन्तर्देशीय नौपरिवहन सम्भव है इसमे यन्त्र चालित नावे चलाई जा सकती लेकिन इस समय केवल १७०० किमी० दूरी का उपयोग हो रहा है। इसके अतिरिक्त कुछ नगण्य नहरे भी है।

राष्ट्रीय जलमार्ग :

अन्तदेशीय जल परिवहन को विकसित करने की आवश्यकता को ध्यान मे रखते हुए राष्ट्रीय परिवहन नीतिसमिति ने सन् १९८० मे भारतीय अनुर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण बनाने की सिफारिश की। इस प्राधिकरण को राष्ट्रीय राजमार्गो के विकास रख–रखाव और प्रबन्ध का उत्तरदायित्व सौपा गया है।

इलाहाबाद और हल्दिया के बीच गगा को राष्ट्रीय जलमार्ग (सख्या १) घोषित किया जा चुका है। इस राष्ट्रीय जलमार्ग को तीन चरणो मे विकसित किया जा रहा है।

१. **हल्दिया-फरक्का :** हल्दिया फरक्का वाले भाग मे नही सरक्षण का कार्य पूर्ण हो चुका है। नौवहन उपकरण प्राप्त हो चुके है और उनमे से अधिकांश स्थापित किये जा चुके है।

२. **फरक्का पटना :** फरक्का पटना वाले भाग की परियोजना में संरक्षण कार्य, नौवहन के उपकरण, चैनल अकन और चार स्थानो पर टर्मिनल बनाने का प्रस्ताव है।

३. **पटना इलाहाबाद :** नौवहन की दृष्टि से पटना–इलाहाबाद खंड सबसे कठिन माना जाता है। इस योजना पर भारत हालैड सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत कार्य किया जा रहा है। राष्ट्रीय जलमार्ग विकसित करने के अलावा, अंतर्देशीय जलमार्ग प्रणाली को बढावा देने की भी एक महत्वपूर्ण योजना बनाई जा रही है।

शोधकर्ता का विचार है कि अगर राष्ट्रीय जलमार्ग को पटना–इलाहाबाद शाखा को कानपुर के गंगा नदी तक और बढा दिया जाये तो बीच में फतेहपुर के गगा नदी को भी सम्मिलित किया जा सकता है, जो कि फतेहपुर जनपद के परिवहन के इतिहास मे एक महत्वपूर्ण घटना होगी और इसका लाभ अध्ययन क्षेत्र को बहुत अधिक मिलेगा। जल परिवहन एक सस्ता माध्यम हाने के कारण जनपद के सर्वागीण आर्थिक विकास मे अत्यन्त लाभप्रद सिद्ध होगा। इस प्रकार नवीन जलमार्गो का समुचित विकास किया जाना आवश्यक है। जो कि जनपद फतेहपुर मे सडक मार्गो के विकास होने से एव राजकीय राजमार्गो के द्वारा

सभव नही है। अन्य परिवहन सुविधाओ वायु सेवाओ का प्रसार, नवीन जलमार्गो का विकास होना अत्यन्त आवश्यक है। (चित्र-8 ।)

८.२५ राजमार्ग सुविधाओ मे सुधार–परिवहन व्यवस्था मे राजमार्ग सुविधाओ का प्रसार अत्यन्त अपरिहार्य ही नही अपितु आवश्यक भी है। जनपद मे दो प्रमुख राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग–२ (N H-2) और राजकीय राजमार्ग 13 (N H 13) के रूप मे ही विकसित किया गया है। इसी के अनुरूप और राजकीय अन्य सुविधाओं को विकसित करने की अत्यन्त आवश्यकता है।

राजमार्ग सुविधाओ मे दुकान मे पेट्रोल पम्प, मरम्मत की दुकाने, होटल, रेस्टोरेन्ट तथा स्वास्थ्य केन्द्र, मण्डियो, की सुविधाए, शीत भण्डार गोदाम, बाजार केन्द्र, बैक इत्यादि है। इनका विकास करने की अत्यन्त आवश्यकता है। जिसे जनपद फतेहपुर का आर्थिक, सामाजिक औद्योगिक विकास तीव्रता हो सके।

अध्ययन क्षेत्र में परिवहन के साधनो की उपलब्धता बढाने की आवश्यकता है। राजमार्ग सुविधाए जैसे पेट्रोल पम्प का मुख्य सडक मार्गो पर विकास किया जाये। जिससे आवागमन विकास मे बाधा न उत्पन्न हो सके। मरम्मत की दुकाने राजमार्गो के निकटतम होनी चाहिए। जिससे लोगो को असुविधा न हो।

होटल इत्यादि का विकास भी होना चाहिए। जिससे होटल के रहने से परिवहन सुगम व अरामदायक तथा पर्यटन दृष्टि से भी अच्छा होगा। इन सबके विकास से पर्यटन को बढाया मिलेगा की जिससे जनपद फतेहपुर की आर्थिक स्थिति सुदृढ होगी।

स्वास्थ्य केन्द्रो की व्यवस्था राजकीय स्वास्थय केन्द्रेा की व्यवस्था राजकीय राजमार्गो के निकट हो ताकि रोगी को तुरन्त प्राथमिक उपचार दिया जा सके। मण्डियों की सुविधा विकसित की जाये ताकि अन्न, सब्जिया इत्यादि को बाजारो तक भेजा जा सके। शीत भण्डारों के विकास होने से नाशवान पदार्थ शीघ्र ही सुरक्षित स्थान मे पहुच सकेगे।

बाजार केन्द्र व्यवस्थित है ताकि समानो तैयार मालो को शीघ्र बाजारों मे बेचा जा सका कोई समय न नष्ट हो।

इन सबके समुचित विकास होने पर तथा सुविधाओं के उपलब्ध होने से ही जनपद का आर्थिक विकास तीव्रतर हो पायेगा।

८.३ नगरीय परिवहन तंत्र का नियोजन :

परिवहन का उत्तम जाल सेवा केन्द्रो के निर्माण मे औद्योगिक विकास, सामाजिक, आर्थिक विकास मे विशेष स्थान रखता है। जिसके अभाव मे आर्थिक विकास मे बाधा होती है। भारतवर्ष गावो का देश हे। शहरो की सख्या यहॉ कम है। जीवन निर्वाह कार्यो के अतिरिक्त इस बडी जनसख्या को सामाजिक, धार्मिक, शैक्षिक तथा अन्य आवश्यकताओ के लिये भी प्रतिदिन नगर मे इधर–उधर आना जाना पडता है। नगर यात्रा यद्यपि दूरी के विचार से छोटी होती है, किन्तु परिवहन की माग इतनी अधिक होती है कि अनेक गाडियों के लगातार दिन भर चले बिना काम नही चलता। बिना परिवहन सम्बन्धी सुविधाओ के नागरिक जीवन मे सरसता व आकर्षण लेशमात्र भी नही रह जायेगा।

नगर के यात्री यातायात की समस्या जितनी जटिल है उतनी ही वह महत्वपूर्ण भी होती है। पर्याप्त नगरीय परिवहन सुविधाए होने से ही नगर की बस्तियेा उतनी घनी नही होगी, लोग पा र्ववर्ती भागो मे बस सकेगे। अध्ययन क्षेत्र जनपद की परिवहन व्यवस्था सडक मार्गो पर ही आधारित है क्योकि (रेलवे के एकाकी विकास होने के कारण नगरीय व्यवस्था सडक मार्गो पर ही निर्भर करती है। यदि शहरी सडक जाल उत्तम विस्तृत न हो तो शहर का पूर्ण विकास सभव नही है। अत नगरीय परिवहन नियोजन में निम्न बिन्दुओ पर ध्यान देने की अत्यन्त आवश्यकता है –

१ नगर की मुख्य सडकों का विस्तारीकरण एव नये सडको को बनाना आवश्यक है।

२ शहर की गलियो, छोटी सडको की मरम्मत और पक्की करने की आवश्यकता है।

३ नगरीय परिवहन व्यवस्था के सफल होने के लिए नगरीय आवासीय व्यवस्था मे सडको को समुचित मुख्य मार्गो से जोडने की एव पक्की करने की आवश्यकता है। उपरोक्त बिन्दुओ के अध्ययन से यह स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र फतेहपुर की परिवहन व्यवस्था मे सुधार किया जाये। नियेाजन नीतियो का सही ढग से कार्यान्वयन किया जाये तो जहां एक ओर शहर के सुन्दरी करण को बढावा मिलेगा वही दूसरी तरफ पर्यटन विकास को बढाया मिलेगा, इससे नगर की आर्थिक समृद्धि मे उत्तरोत्तर विकास होगा।

८.४ ग्रामीण परिवहन तंत्र का नियोजन

ग्रामीण विकास तभी संभव है जब कि ग्रामीण परिवहन तंत्र सुदृढ, सुनियोजित

विस्तारीकरण किया जाये। ग्रामीण आर्थिक प्रगति के लिए यह अति आवश्यक है कि जनपद के आर्थिक विकास की सम्पूर्ण योजनाए ग्रामीण आधारित बनायी जाये।

ग्रामीण परिवहन तत्र के अन्तर्गत सम्पर्क मार्गो सडको का निर्माण, सभी मौसम मे प्रयुक्त की जाने वाली ग्रामीण गलियो एवं चकरोडो का खडजाकरण किया जाये जो जनपद फतेहपुर के अन्तर्गत कुछ क्षेत्रों मे तो हुआ है, कुछ क्षेत्रो के तो बिल्कुल ही नहीं हुआ, जिससे वहा के क्षेत्र पिछडे है तथा आर्थिक रूप से सुसम द्ध नही हो पाये है। गामीण परिवहन तत्र के नियोजन से ग्रामीण क्षेत्रो का सम्पूर्ण विकास होगा, जिसके फलस्वरूप जनपद के सम्पूर्ण क्षेत्र का आर्थिक विकास होगा।

१ ग्रामो की आर्थिक विकास की सम्पूर्ण योजनाएं स्थानीय लोगो और ससाधनो के सहयोग से ही निर्मित हो।

२ फतेहपुर जनपद मे कई लिक मार्ग न होने के कारण इन क्षेत्रो की आर्थिक प्रगति जितनी होनी चाहिए थी, उतनी अभी स्वतंत्रता प्राप्ति के ५४ वर्षो के उपरान्त भी नही हो सकी है। अमौली विकास खण्ड में लिक मार्ग न होने के कारण परिवहन में बाधक है।

३ इस क्षेत्र में लिक मार्ग बहुत अधूरे पडे है, जिनके कारण यातायात और आवागमन बाधित है। आर्थिक विकास भी पिछडा है। तहसील बिन्दकी, विकासखण्ड अमौली मे लिक मार्ग बहुत से अधूरे पडे है। जिनके कारण यातायात और आवागमन बाधित है। जिसके फलस्वरूप इन क्षेत्रो में आर्थिक प्रगति उतनी नही हो पा रही है जितनी की होनी चाहिए। इनमें विशेषकर निम्न लिक मार्ग है।

जैसे-ग्राम देवरी से ग्राम खजुरिया तक का लिक मार्ग जिसकी लम्बाई ४ किमी है जिसमे आज से बीस पचीस वर्ष पूर्व पत्थर की गिटिटया डाली गयी, किन्तु इसको पक्की सडक में अभी तक परिवर्तित न करने के कारण इसमे लोगेां का पैदल चलना भी दुर्लभ है और अन्य कोई सवारी से जाना तो बहुत ही कठिनतम होता है, जिसके कारण इस क्षेत्र के ग्रामवासियो की जिनकी सख्या ५०,००० से एक लाख तक होगी। अपने ग्रामों को पैदावार की वस्तुए बाजार से बडे बाजारों मे ले आने में बडी कठिनाई का सामना करना पडता है और उनकी आर्थिक प्रगति में यह बहुत समय से अधूरा पडा हुआ लिंक मार्ग बहुत बडी बाधा डाल रहा है, यदि इसका निर्माण शीघ्र ही पक्की सडकों मे हो जाये तो नि चय ही इस क्षेत्र के लोग अपना आर्थिक सुधार कर लेगे। सरकार की उचित कार्यवाही हेतु शीघ्र ठोस

कदम उठाने होगे और जाच द्वारा पता करना होगा कि यह लिक मार्ग इतने लम्बे अरसे से क्यो अधूरा पडा है। इसकी अपनी कागजो मे निर्माण विभाग ने पूरा किया हुआ दिखाया गया है, जबकि वस्तु स्थिति विपरीत ही है। हो सकता है, जाच कराये जाने पर इसमे सरकारी धान के अनुचित प्रयोग के घोटाले का भी पता हो जाये।

इस जनपद के बहुत सारे सम्पर्क मार्ग (Link road) जो जनपद के प्रधान सडक मार्गो को जोडते है। वे बहुत सारे अभी तक स्वतत्रता प्राप्ति के ५४ वर्षो के उपरान्त भी अधूरे पडे हुए है। जिनके कारण ग्रामीण क्षेत्र वालो को आवागमन मे बहुत कठिनाई का सामना करना पडता है। इनके अधूरे होने के कारण ये परिवहन की गतिशीलता मे बहुत बडे अवरोधक है और ग्रामीण आर्थिक विकास मे भी बाधा डालते है। इनको विकसित करने की आवश्यकता है, जिससे जनपद फतेहपुर का आर्थिक, सामाजिक, औद्योगिक विकास तीव्र गति से हो सके।

८.५. वायु सेवाओं का प्रसार

स्थल तथा जल परिवहन की तुलना मे वायुयानो की तीव्र गति वायु परिवहन का खास विशेषता होती है। आपातकालीन परिस्थितियो मे यह अत्यन्त उपयोगी साधन सहायक होती है। वायुयान सेवाए दो प्रकार की होती है। १ राष्ट्रीय सेवाए २ अन्तर्राष्ट्रीय सेवाए वायु परिवहन का विकास यद्यपि बीसवी शताब्दी के प्रारम्भ मे हुआ है। तथापि फतेहपुर जनपद के अन्तर्गत वायु सेवाओ का प्रसार तथा विकास नगण्य है, यहा ऐसा कोई अभी तक विकास नही हो पाया है, जिससे परिवहन व्यवस्था और सृदृढ हो तथा जनपद के विकास तथा प्रगति मे सहायक सिद्ध हो सके।

वायुयान आज यात्रा का न केवल सबसे तीव्रगामी साधन है, अपितु सबसे आरामदायक भी है इसके द्वारा ऊॅचे नीचे, ऊबड–खाबड पहाडी सुनसान मरूस्थलों घने जगलो तथा विस्तृत गहरे सागरो को बहुत आसानी से पार किया जा सकता है। वायुपरिवहन के द्वारा यात्रा करना अत्यन्त सुविधा जनक होता है। परिवहन के द्रुतगामी साधनों में वायु सेवा अत्यन्त उपयोगी होती है इसके द्वारा लोगों मे अपनी संस्कृति के अतिरिक्त दूसरो की सस्कृति का देखने और समझने की रूचि बढ रही है। यदि जनपद फतेहपुर में भी वायु सेवाओ प्रारम्भ दिया जाये तो इससे आर्थिक, औद्योगिक, सामाजिक विकास को बढावा मिलेगा, तथा इस द्रुतगामी साधन द्वारा परिवहन की गतिशीलता को बढाया जा सकेगा तथा जनपद का पिछडा पन दूर होगा और विकास की गति तीव्र तर हो जायेगी। आजकल जहाजो का मार्ग रुकने के पतन तथा समयआदि निर्धारित होता है। पेकिंग उद्योग के

विकास जहाजो द्वारा समान ले जाना सुविधा जनक हो सकता है। इस प्रकार स्पष्ट है कि फतेहपुर के जनपद के अन्तर्गत इस तरह के वायु सेवाओ के विकसित करने की प्रसार करने की अत्यन्त आवश्यकता ही नही बल्कि अपरिहार्य हो गया है, इन्ही के माध्यम से परिवहन को गतिशीलता मे उत्तरोत्तर विकास सभव हो पायेगा।

REFERENCES

Agarwal Y P and Moonis Raza, 1981 commodity Flows and Level of Development in India A Districtwise analysis in L R Singh (ed) New Prespectives in Geography, Allahabad P P 47-53

Bhagabati, A K 1989 Urban centres and spatial Patterns of their Road Accessibility in Assam Geographical Review of India 44(3) 14-18

Singh, R B "Road Traffic Flow in U P" The National Geographical Journal of India, Vol. IX, Pt 111963, pp 34-47.

विकेन्द्रित नियोजन वार्षिक जिला योजना १९९३–९४ जनपद फतेहपुर पृ० १

साख्यिकीय पत्रिका, जनपद फतेहपुर १९९९ सख्या प्रभाग,राज्य नियोजन सस्थान उ० प्र० हिन्दुस्तान टाइम्स, लखनऊ २३ सितम्बर २००१

सारांश एवं निष्कर्ष

भारत गावो का देश है जहॉ कि ७० प्रतिशत जनसख्या गावो मे रहती है। भारत का समग्र विकास भारत के ग्रामीण क्षेत्रो के आर्थिक एव सामाजिक विकास मे निहित है। किसी भी राष्ट्र, राज्य या क्षेत्र के आर्थिक एव सामाजिक प्रगति वहॉ के बढते परिवहन साधनो की गाते शीलता पर निर्भर करती है। जहॉ पर परिवहन के साधनो की समुचित सुविधा है वहॉ आर्थिक समृद्धि एव विकास अधिक हुआ है। प्रस्तुत शोध प्रबन्ध मे फतेहपुर जनपद (उत्तर प्रदेश) जहॉ की ६० १० प्रतिशत जनसख्या ग्रामीण तथा शेष ६ ६० प्रतिशत जनसख्या नगरीय है, को प्रतिदर्श मान कर परिवहन गत्यात्कता एवं आर्थिक विकास के निरूपण के साथ–साथ जनपद के अभीषित विकास हेतु अनेकानेक सुझाव प्रस्तुत किए जाते है।

अध्याय एक मे स्थानिक संगठन मे परिवहन तथा भूगोल में परिवहन के सैद्धान्तिक पक्ष के अध्ययन को स्पष्ट किया गया है। इस अध्याय मे भूगोल के अन्तर्गत परिवहन के अध ययन में विदेशी एवं भारतीय योगदान का वर्णन किया गया है। इसमें यह भी स्पष्ट किया गया है कि परिवहन आर्थिक विकास का साधन है। तथा इसके अतर्गत परिवहन विकास के सिद्धातो एवं प्रतिमानो का वर्णन किया गया है।

इस अध्याय मे वर्तमान अध्ययन के उद्देश्य पर प्रकाश डाला गया है। अभिलेखीय एवं सर्वेक्षण से प्राप्त आकडो के विश्लेषण से यह स्पष्ट करने का प्रयास किया गया है कि परिवहन की गतिशीलता आर्थिक विकास को निर्धारित करती है।

अध्याय दो अध्ययन क्षेत्र के भौतिक तथा सास्कृतिक पृष्ठभूमि से सम्बन्धित है। अध्ययन क्षेत्र निचली गगा, यमुना दोआब के पूर्वी भाग मे २५° २६′ उत्तरी अक्षांश से २६° १४′ उत्तरी आक्षांश तथा ८०° १८′ पूर्वी देशान्तर से ८१° २१′ पूर्वी देशान्तर के मध्य स्थित है। इसका सम्पूर्ण भौगोलिक क्षेत्रफल ४१२००१ वर्ग किमी. है। अध्ययन क्षेत्र के अर्तगत ३ तहसीलो १३ विकास खण्डो, १३२ न्याय पंचायतो, १०३५ ग्राम सभाओं एव १३५२ आबाद ग्रामो में विभक्त है। इस जनपद के दक्षिणी सीमा का निर्धारण हसीरपुर तथा बॉदा जनपदो द्वारा उत्तरी सीमा उन्नाव, रायबरेली और प्रतापगढ, पूर्वी सीमा कौशाम्बी तथा पश्चिमी सीमा कानपुर औद्यौगिक महानगर द्वारा निर्धारित होती है।

सम्पूर्ण अध्ययन क्षेत्र गंगा–यमुना दोआब में स्थित है फलस्वरूप इसमें जलोढ मिट्टी की बहुलता है। गंगा–यमुना दोनों ही सतत् वाहिनी नदियो के साथ–साथ रिन्द, नन तथा

ससुर खदेरी बडी एव छोटी नदियॉ भी मिलती है जो उपर्युक्त सतत वाहिनी नदियो की ही सहायक नदियॉ है। जनपद की जलवायु मानसूनी है। यहॉ पर औसत आद्रता ६४ प्रतिशत मिलती है। अध्ययन क्षेत्र मे न्यूनतम और अधिकतम औसत तापमान क्रमश· १६ ५° सेटी ग्रे तथा ३२ ४° से०ग्रे० है। यहॉ की वार्षिक वर्षा लगभग ८८५ सेमी है।

जनसख्या की दृष्टि से अध्ययन क्षेत्र की जनसंख्या मे निरन्तर वृद्धि हो रही है, उदाहरणार्थ १९५१ मे क्षेत्र की कुल जनसख्या ८,०६,६४४ थी जो १९९१ मे बढकर १८,६६,२४१ हो गई और इन दोनो वर्षो मे वृद्धि दर क्रमशः १२.८८ प्रतिशत और १६ ५१ प्रतिशत रही। सन् १९९१ के अनुसार क्षेत्र की ९० १० प्रतिशत जनसख्या ग्रामीण तथा ६ ९० प्रतिशत जनसख्या शहरी है। क्षेत्र का जनसंख्या घनत्व ४६१ व्यक्ति प्रतिवर्ग किमी है। यहॉ पर प्रतिहजार पुरूषो पर स्त्रियो की कुल सख्या ८८१ है। जबकि ग्रामीण और नगरीय क्षेत्रो में स्त्रियो की कुल सख्या क्रमश ८८२ और ८७३ है। व्यावसायिक संरचना की दृष्टि से जनपद की कुल जनसख्या का केवल ३८.०६ प्रतिशत भाग ही कार्यशील है। इस कार्यशील जनसंख्या मे ५१ ३१ प्रतिशत कर्मकर कृषक २२ ७४ प्रतिशत कृषिश्रमिक १३ ७६ प्रतिशत सीमान्त कर्मकर ६.५६ प्रतिशत अन्य कर्मकर तथा २ ६० प्रतिशत व्यापार एव वाणिज्य मे सलग्न है।

अध्यायन तीन में परिवहन विकास की कालिक प्रवृत्तियों का अध्ययन किया गया है। प्राचीन काल मे भारतवासी युद्ध मे रथों का प्रयोग करते थे जिसका वर्णन रामायण महाभारत आदि ग्रन्थो मे मिलता है तथा हमारे प्राचीनतम् साहित्य ऋगवेद में सडको (महापथ) का वर्णन मिलता है। सिन्धु तथा हडप्पा की खुदाई मे इसके अवशेष मिलते है। मौर्यकालीन ग्रन्थो मे भी सडको का उल्लेख मिलता है। उसके बाद मध्यकालीन राजा शेरशाह सुरी का नाम सडको के निर्माण एव सुधार में प्रसिद्ध है।

आधुनिक काल मे सडको के विकास मे काफी प्रगति हुई। १९५०—५१ मे सडको की कुल लम्बाई ३९७ ६ हजार किमी. थी जबकि १९९६—९७ तक यह लम्बाई बढकर ३३२० हजार किमी हो गई। तथा अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत सडको की कुल लम्बाई १९९५—९६ मे ११३० किमी हो गई थी। इसी समय ही रेलमार्गो का विकास हुआ और १८५३ मे सर्वप्रथम बम्बई—थाना रेलमार्ग पर रेलगाडी दौडी। जिसकी दूरी ३२ किमी थी। १९९९—२००० मे रेलमार्ग की कुल लम्बाई ६२,८०६ किमी. हो गई। अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत रेलमार्ग की कुल लम्बाई मात्र ८८ किलोमीटर है।

अध्याय चार मे परिवहन विकास का स्थानिक प्रतिरूप प्रदर्शित किया गया है। आज किसी भी क्षेत्र का आर्थिक विकास बिना परिवहन के नही हो सकता है। जनपद मे जहाँ सडको मार्गो का सामान्य (११३० किमी) विकास हुआ है। वहीं रेलमार्ग का नितान्त अभाव (मात्र ८८ किमी) है। जनपद मे रेलमार्ग के कुल १२ स्टेशन क्रमश कठोघन, खागा, सतररैनी, रसूलाबाद, फैज्जुल्लापुर, रमवा, फतेहपुर और बिन्दकी रोड, कंसपुर गुगौली, मलवा और कुरस्तीकला स्थित है। जनपद मे १३ विकास खण्डो मे से ५ विकास खण्ड 'अमौली, खजुआ, बहुआ, असोथर और हथगाव) रेल सुविधा से वचित है। अध्ययन क्षेत्र के ८६ ०२ प्रतिशत ग्रामो के निवासियो को आज भी रेल सुविधा ५ किमी से अधिक दूरी पर उपलब्ध है। जनपद के जिन आठ विकासखण्डो से होकर रेलमार्ग जाता है उच्च रेल अभिगम्यता (२.५ किमी) मिलती है। अमौली, खजुआ, बहुआ, असोथर, और धाता विकास खण्डो मे यह अभिगम्यता ७७ ५ किमी से भी अधिक मिलती है।

अध्ययन क्षेत्र मे अन्तर्राज्जीय रोड रेलवे के समानान्तर ही जाता है जिसमे बहुत से स्थानीय रोड मिलते है जिससे सडक जाल के कई प्रति रूप कटक, जाली, ग्रन्थि के शीय तथा पर्शुका प्रतिरूप परिलक्षित होते है। जनपद फतेहपुर से सबसे अधिक सडक घनत्व मलवा विकास खण्ड में पाया जाता है जो ८०.८ किमी. लाख व्यक्ति है। जबकि सबसे कम सडक घनत्व बहुआ विकास खण्ड में ३६ ८ किमी/लाख व्यक्ति है। जनपद मे १५ २५ ग्राम ऐसे है जिन्हे पक्की सडको तक पहुँचाने के लिए ५ किमी से अधिक की दूरी तय करनी जबकि ३० ४७ ग्रामो को ग्राम में ही पक्की सडको की सुविधा उपलब्ध है।

अध्ययन क्षेत्र यातायात प्रवाह की दृष्टि से राष्ट्रीय राजमार्ग–२ और राजकीय राजमार्ग १३ जनपद के सर्वाधिक महत्वपूर्ण एव व्यस्त राजमार्ग है। जनपद में नौगम्य जलमार्ग का समुचित विकास नहीं हो पाया है।

अध्याय पॉच मे परिवहन गत्यात्मकता और कृषि रूपान्तरण का निरूपण किया गया है। इस अध्याय मे कृषि अध सरचना मे परिवहन का योगदान तथा कृषि विकास के उत्प्रेरक के रूप में परिवहन के महत्व को स्पष्ट किया गया है। उन्नतिशील कृषि हेतु कृषि आगतो उर्वरक, उन्नतिशील बीज, कीटनाशक दवायें तथा कृषि यन्त्रों की उपलब्धता में परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। इसके साथ ही साथ उत्पादो का विपणन परिवहन के बिना सम्भव नही हो सकता है। आनुषगिक कृषि क्रियाओं जैसे दुग्धशालाओ का विकास, मत्सयपालन, रेशम उत्पादन तथा फलोत्पादन का कार्य तथा उनका वितरण द्रुत परिवहन

साधनो पर ही निर्भर करता है। तथा बढते परिवहन साधनो से ही कृषि का वाणिज्यकिरण तथा बाजारोन्मुख कृषि सम्भव हो पा रही है। तथा फल सरक्षण, स्रोत भण्डारण तथा कृषि परिशोधन केन्द्रो के कार्य परिवहन के बिना पूर्ण नहीं हो सकता।

अध्याय छ में परिवहन की गतिशीलता से औद्यौगिक विकास पर पडने वाले प्रभाव का निरूपण किया गया है। औद्यौगिक केन्द्रीकरण तथा औद्यौगिक आगते जैसे कच्चा माल तथा श्रम आपूर्ति की उपलब्धता परिवहन के ही द्वारा सम्भव है। आद्यौगिक निर्गत या निर्मित वस्तुओ का विपणन उत्पादित स्थलो पर नही किया जा सकता इसलिए सुदूर बाजारो मे विक्रय परिवहन के द्वारा ही सम्भव है।

अध्याय सात मे अध्ययन क्षेत्र की प्रमुख अघ सरचनात्मक सुविधाओ शिक्षण संस्थाओ तथा स्वास्थ्य केन्द्रो का प्रमुख स्थान है। सम्प्रति जनपद मे १५७१ जूनियर बेसिक स्कूल ३२६, सीनियर बेसिक स्कूल ११४, माध्यमिक स्कूल २६ तथा ४ महाविद्यालय है। इन स्कूलो मे ४५६ बालिका सीनियर बेसिक स्कूल, ५ हायर सेकेन्ड्री स्कूल और राजकीय महिला महाविद्यालय है। जनपद मे कुल साक्षरता (४४ ६ प्रतिशत) मिलती है। इसमे (४२.६ प्रतिशत) ग्रामीण और (६१ प्रतिशत) नगरीय साक्षरता है। अध्ययन क्षेत्र मे पुरूषो की कुल साक्षरता ५६ ८ प्रतिशत है। इसमे ५८ ६ प्रतिशत ग्रामीण और ७१ ६ प्रतिशत नगरीय पुरूष साक्षरता है, पुरूषो की तुलना मे जनपद मे स्त्रियो वर्ग साक्षरता बहुत कम २७ २ प्रतिशत है। इसमे २४ ६ प्रतिशत ग्रामीण और ४८ ६ प्रतिशत नगरीय स्त्री साक्षरता है। इस प्रकार से जनपद मे नगरीय साक्षरता की तुलना मे ग्रामीण साक्षरता कम है और पुरूषो की तुलना मे स्त्रियों की साक्षरता बहुत कम है।

इसके अतिरिक्त यहॉ पर १३०८, प्रौढ शिक्षा केन्द्र, खोले गए जो आज बन्द हो गए है। सम्प्रात जनपद मे १६ एलोपैथिक चिकित्सालय, ५७ प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र, २५ आयुर्वेदिक चिकित्सालय, १६ यूनानी चिकित्सालय एवं ४८ होम्योपैथिक चिकित्सालय है। इस अध्याय मे सतुलित आहार एवं पोषाहार, पेयजल सुविधाये, ग्रामीण स्वच्छता तथा सामाजिक कुरीतियो के उन्मूलन में परिवहन की भूमिका का अध्ययन किया गया है।

अध्याय आठ मे परिवहन नियोजन की रणनीतियो का विवेचन किया गया है। इसके अर्तगत विकसित, विकास शील, और पिछडे क्षेत्रो के तथा उनके सामाजिक आर्थिक विकास हेतु परिवहन तन्त्र का नियोजन किया गया है। नई सडको, पुलो तथा वर्तमान सडको के

सुधार एव विस्तार, नई रेलवे लाइन, स्टेशन तथा जलमार्गो आदि के व्यूह नीतियो के बारे मे उल्लेख किया गया है। राजमार्ग सुविधाओ मे सुधार नगरीय तथा ग्रामीण परिवहन तन्त्र के नियोजन का विवेचन किया गया है।

उपर्युक्त अध्ययन से स्पष्ट होता है परिवहन विकास बहुत आवश्यक है क्योकि इससे गॉव एव शहर दोनो का आर्थिक ढाचा प्रभावित होता है। इसलिए अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत परिवहन के साधनो के विकास से जनपद के सभी क्षेत्रो जैसे औद्योगिक, कृषि, सामाजिक, शिक्षा तथा स्वास्थ्य सेवाओ का विकास होगा और इससे जनपद की सुख एव समृद्धि बढेगी। लेकिन इससे यह भी स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत परिवहन की समुचित सुविधाये उपलब्ध नहीं है। तथा इस क्षेत्र के आर्थिक विकास के पिछडे रहने के लिए यह एक प्रमुख उत्तरदायी कारक है।

अत उपर्युक्त विवरण के आधार पर यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि—

१ अध्ययन क्षेत्र मे परिवहन का आर्थिक ढाचे पर पडने वाले प्रभाव तथा परिवहन एक भौगोलिक कारक के रूप मे अध्ययन किया गया है।

२ अध्ययन क्षेत्र पूर्णत गगा और यमुना सतत नदियों द्वारा निर्मित समतल मैदानी भूभाग है। इसलिए भविष्य मे इस क्षेत्र में परिवहन मार्गो के विकास की पर्याप्त सम्भावना है।

३ अध्ययन क्षेत्र मे परिवहन विकास के अर्न्तगत सडक यातायात मे वृद्धि हुई और सडको की लम्बाई जनपद मे लगभग ११३० किमी. हो गई है जो अपर्याप्त है। इसे और बढाने की आवश्यकता है लेकिन रेल यातायात के प्रारम्भ से लेकर आज जनपद के अतर्गत मात्र ८८ किमी रेलवे लाइन है जो विकास की दृष्टि से बहुत कम है। इसमे वृद्धि की आवश्यकता है।

४. जनपद में जहॉ सडक भागो का पर्याप्त विकास नहीं हुआ है वही दूसरी तरफ अध ययन क्षेत्र में ८६.०२ प्रतिशत ग्रामो के निवासियो को आज भी रेल सुविधा ५ किमी. से अधिक दूरी पर उपलब्ध है। सडक एव रेल यातायात मे वृद्धि से जनपद की आर्थिक स्थिति मे पर्याप्त सुधार किया जा सकता है।

५ अध्ययन क्षेत्र मे परिवहन सुविधाओ के पर्याप्त विकास के अभाव मे कृषि एव कृषिगत

क्रियाओ का पर्याप्त विकास नही हो पाया है। जो जनपद के विकास के लिए बहुत आवश्यक है। क्योकि जनपद का मुख्य कार्य कृषि है।

६ जनपद के अर्न्तगत अपर्याप्त परिवहन विकास के कारण औद्योगिक विकास बहुत ही कम हुआ है। क्योकि औद्योगिक क्रियाओ के लिए कच्चे माल, श्रम तथा मशीनरी की आवश्यकता होती है। जो देश के अन्य क्षेत्रो से मागना पडता है। अत औद्योगिक विकास की दृष्टि से परिवहन के सडक एव रेलवे दोनो ही सुविधाओ को बढाने की पर्याप्त आवश्यकता है।

७ अध्ययन क्षेत्र के अर्न्तगत परिवहन सुविधाओ के पर्याप्त विकास के अभाव में मूल–भूत आवश्यकताओ जैसे, शिक्षा, स्वास्थ्य आदि सेवाये भी जन–जन तक नही पहुँच पाती है। इसीलिए कुल साक्षरता (४४.६ प्रतिशत) में ग्रामीण (४२ ६ प्रतिशत) तथा नगरीय (६१ प्रतिशत) है। तथा चिकित्सा हेतु स्वास्थ्य केन्द्र इतने कम है बिना परिवहन की अच्छी व्यवस्था करके इसके फायदे को नही उठाया जा सकता है

८ अध्ययन क्षेत्र के पूर्ण विकास के लिए परिवहन के सारे साधनो के विकास की आवश्यकता है।

SELECTED BIBLIOGRAPHY

Agarwala, B.L.1967 : Patterns of Rail Traffic Flow in Madhya Pradesh National Geographical Journal of India, 13(2) 69-83

Agarwal, Y.P. and Moonis Raza, 1981 : Railway Freight Flows and the Regional Structure of the Indian Economy The Geographer , 28(2) 1-20-1981· Commodity Flows and Levels of Development in India A District wise Analysis in L R Singh (ed), New Perspectives in Geography, Allahabad, PP 47-53.

Aggarwal Y.P. (1979) : Patterns of railway freight in India A regional analysis , unpublished M Phil dissertation of the center for the study of Regional Development Jawaher lal Nehru University, New Delhi

Ashton W.D. (1966): The Theory of Traffic Flow, Methuen, Landon

Addo, S.T..: The role of Transport in the Socio-Economic Development of Developing countries, A Ghanain Example The Journa of Tropical Geography vol 48, June, 1978

Berry, B.J.L 1959: Recent studies concerning the Role of Transportation in space Economic Annals of the Association of American Geography 49 (2) 32842.

Barker DA (1961) : The railway policy in India . Indian Journal of Economics, vol. 1 P.P. 434-439.

Berry B.L.J. (1959) : Essays on commodity Flows and the spatial structure of the Indian Economic

Dept of Geography. Research paper No 111, Chicago

Burns RE (1969) : Transport Planning Selection of ana lytical tools Journal of Transport Economics & Policy, Sept. P.P 306

Berry B.J.L. 1966 Commodity Flows and spatial structure of Indian Economy Chicago

Bhagaboti A.K. 1984 : Urban centres and spatial patterns of their Road Accessibility in Assam, Geographical Review of India, 44 (3)· 14-18

Chavan P.R. 1969 -71 : Some salient Features of Road Transport in Rajasthan Indian J L of Geography 4-5 (1) 64-73

Chytanyopanditarady K.N. 1986 : Road Net work Development and measurement of Accessibility A case study of My sore District, National Geographer 21 (2) : 143 -151

Campbell JC (1972) : Transportation and its impact in developing countries, Transport Journal vol. 2 No 1

Chakraborty SC (1980) : The functions of the Indian railroad system An enquiry in to the possible areas of research Transactions Institute of Indian Geographers vol 2, No 1

Dalvi , Moetal (1979) : Operational transport Policy Planning Model for India Some Methodological issues and tentative results, working paper No. 9, UNDP Transport Policy Planning Project Planning Commission New Delhi,

Das P.K. and Sinha, B. N. 1985 : Inter city Airways connectivity in India, Geographical Review of India 47 (3)·25-29

An Application of linear Programming A Dickasm D.G and Wheeler To 1967;case of Indian Wheat Fransportation National Geographical Journal of India, 13(3) 67-70 Deshmukh.

Dutta Mondira (1979): Metroprits and hinter land. A spatial analysis of commodity flows in India, Unpbublished M Phil dissertation of the Jawaharlal Nehru University, New Delhi

Easton J.A. (1957) : An Economic Analysis of Philippine Domestic Transportation vol 2 Commodity flows and passenger movement, Stanford Research centre Eisen EE (1968) The Freight transport system of Colombia, in stockes CJ (ed) system of Columbia in stocks CJ (ed) Transportation and Economic Development in Latin American, New York, Friedman J (1966) · Regional Development and policy A case study of abridge, Mass.

Futon Maurice and Hooch courting (1959): Transportation factors affecting location decisions, Economic Geography Vol1 XXXV, January P P 51-59.

Garrison WL and Marble DF (1964): Factor analysis study of the connectivity of a transportation net work papers and proceedings of the Regional Science Association vol 12, PP. 211-38

Gould, P.R. and Smith RHT (1961): Method's in commodity flows analysis Australian Geographyer, Vol. 8, P. 73.

Kayastha, S.L. 1960: Transport and communicatioins in Himalayan Beas Basin National Geographical Journal of India, 6 (2): 105-114.

.... and D.N. Singh, 1972: Some aspects of Tranportation in Dhanbad, National Geographical Journal of India, 18 (2): 64-79.

Mehta, G.S. 1984: Roads and Area Development. A study in Utilisation and Impact, Indian Journal of

Mishra, O.P. et. al., 1989: Transport Planning for Integrated Rural Development A case Study, Geo Science 11, 4 (1) 31-44.

Patil, T.P. 1972: Transport in Sholapur District A geographical appraisal, Deccan Geographer, 10 (2); 14

Ralston, B.A. Barbe, G.M., 'A Theoretical model of Road Development Dyanamics' A.A A G. Vol. 72, 1982.

Rao, D. Panduranga, 1988: ed. Dimensions of Rural Tranportation)proceedings of International Seminar) Inter-India Publications, New Delhi.

Sastry, G.S. 1988: Banglore Metropolitan Tranportation Planning The Indian Geographical Journal 58 (3), 10-21.

Singh, D.N. 1965: Evolution of Tranport in North Bihar , National Geographical Journal of India 11 (2); 89-100

.... 1967: Accessibility in North Bihar, National Geographical Journal of India; 13 (3); 168--80

.... 1969: Studies in Tranportation Geography; Review, National Geographical Journal of India, 15 (2) 138-98.

.... 1969: Road Planning in North Bihar Uttar Bharat Bhoogal Patrik 5 (1)

.... 1969: An Analysis of Road Traffic in North Bihar, Geographical View Point, 1 (2); 14-25.

.... 1975-76: Transportation and Regional Development with particular Reference to India: A Geographical perspective Geographical outlook, 11· 47-59.

.... 1977: Transportationj Geography in India A Survey of Research Natioanal Geographical Journal of India, 23 (1-2), 95-114

Singh. J., 1964: Transport Geography of South Bihar (Varanasi Nat Geographical Soc of India, B.H.U.)

Singh. J. 1979: Central Places and Spatial Organ is action in a Background economy Goroakhpur Region - A study in Integrated Regional Development (Gorakhpur Uttar Bharat Bhoogal Parishad)